Die Kanäle von Suez und Panama.

Eine völkerrechtliche Studie.

Inaugural-Dissertation
verfaßt und der
Hohen Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät der
Kgl. Bayerischen Julius-Maximilians-Universität Würzburg
zur Erlangung der rechts- u. staatswissenschaftlichen Doktorwürde
vorgelegt von

Heinrich Rheinstrom
Rechtspraktikant aus Kaiserslautern.

Borna-Leipzig
Buchdruckerei Robert Noske
1906.

Referent: Professor Dr. **Meurer.**

Meiner lieben Mutter.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Zweiter Hauptteil.

Der Panamakanal.

Erster Abschnitt.

Geschichte des Projektes bis zum Abschluß des Clayton-Bulwer-Vertrages.

Zweiter Abschnitt.

Der Clayton-Bulwer-Vertrag.

Dritter Abschnitt.

Rückkehr zur Monroedoktrin.

Vierter Abschnitt.

Der Vertrag mit Panama.

Literaturverzeichnis.

1. Vertragstexte, Protokolle, Urkunden.

Fleischmann, Völkerrechtsquellen. Halle 1905.
Martens-Stoerk, Nouveau recueil général II^me serie Bd. II, 15.
Niemeyer, Zeitschrift. Bd. 12.
Blue book, Egypt. no. 19, 1885.
Staatsarchiv. Bd. 51.
Livre jaune 1885, 1886/87.
Österreichisches Reichsgesetzblatt. 1889. Nr. 85.
Protokolle der Pariser Kommission. 1885. (KP.)

2. Lehr- und Handbücher.

Bonfils-Grah, Berlin 1904.
Gareis, Institutionen des Völkerrechts. 1901.
Heffter-Geffcken, Europäisches Völkerrecht der Gegenwart. 1888.
v. Holtzendorff, Handbuch des Völkerrechts. (HH.) 1885—1889.
v. Liszt, Das Völkerrecht. 1906.
v. Liszt, Völkerrecht. In Birkmeyers Enzyklopädie.
v. Martens-Bergbohm, Völkerrecht. 1883—1886.
Nys, Ernst, Le droit international. 1905.
Perels, F., Das internationale öffentliche Seerecht der Gegenwart. 1903.
Rivier, Principes du droit des gens. 1896.
Rivier, Lehrbuch des Völkerrechts. 1899.
Stoerk in v. Holtzendorff-Kohlers Enzyklopädie.
Ullmann, Völkerrecht. 1898.

3. Monographien.

Camand, Etude sur le régime juridique du canal de Suez. (Grenoble 1899.)
Jules Cocheris, Situation internationale de l'Egypte et du Soudan 1903.
Fauchille, Du blocus maritime. 1882.
Fournier de Flaix, L' indépendance de l'Egypte et le canal de Suez. 1883
C. de Freycinet, La question d'Egypte. 1906.
Frhr. v. Grünau, Staats- und völkerrechtliche Stellung Ägyptens. 1903.

Darcy, Duchêne, de Lapradelle, Moncharville, Paisant, Politis, Les accords franco-anglais du 8 avril 1904. Paris 1905. (Darcy mit Seitenzahl.)
Geouffre de Lapradelle, Le droit de l'Etat sur la mer territoriale. 1898.
Rossignol, Le canal de Suez. Paris 1898.
Charles Roux, L'isthme et le canal de Suez.

4. Zeitschriften.

Deutsche Juristenzeitung 1906 Nr. 1.
Revue de droit internationale et legislation comparée (R. D. I.) 1875, 1882, 1885, 1888, 1895, 1896, 1901, 1904.

Einleitung.

Die über die internationalen Kanäle aufgestellten Theorien.

§ 1.

Die Meerengentheorie.

Über die Stellung der internationalen Kanäle sind mehrere Theorien aufgestellt worden. Die erste und einfachste von ihnen stellte sich auf den Standpunkt, daß der berühmte Satz des Hugo Grotius (1609) „mare liberum“ zur Lösung der Frage völlig ausreiche. Frei wie das Meer seien die es verbindenden Meerengen, und wie die natürlichen Meerengen, so auch die künstlichen, die Kanäle.

Es sei zunächst unsere Aufgabe, die völkerrechtliche Stellung der Meerengen zu betrachten.

Wir unterscheiden zwei Kategorien. Führt die Meerenge in ein geschlossenes Meer und gehören ihre beiden Ufer demselben Staate, dessen Strandbatterien die Meerenge sperren können, so steht sie unter der Herrschaft dieses Staates, der alle Hoheitsrechte über sie ausübt und ohne Verletzung des Völkerrechtes die Durchfahrt untersagen darf. Dieser Zustand bestand früher für den Bosporus und die Dardanellen, besteht heute noch für die Straße von Kertsch.[1]) Diese erste Kategorie interessiert uns hier nicht. Man könnte darnach nur diejenigen Kanäle beurteilen, die in ein geschlossenes Meer führen, und mit diesen haben wir es nicht zu tun.

Zur zweiten Kategorie gehören diejenigen Meerengen, die zwei freie Meere miteinander verbinden. Über deren völkerrechtliche Stellung

---

[1]) Gareis, Institutionen S. 75.

bestehen keine Zweifel. Sie sind frei wie die verbundenen Meere.[1]) „Die Meeresfreiheit wäre ein Truggebilde“, sagt Vergé,[2]) „wenn die Benutzung der Meerengen, die der Verbindung zweier Meere dienen, behindert sein würde.“

Ein Vergleich der internationalen Kanäle mit dieser zweiten Gruppe von Meerengen ist so natürlich, daß es nicht wundernehmen kann, wenn Calvo[3]) und mit ihm viele andere diese beiden Verkehrswege rechtlich einander gleichstellen. „Das Prinzip der Meeresfreiheit“, sagt Calvo, „ist auf sie anzuwenden, die Durchfahrt allen zugänglich und frei; andrerseits sind die passierenden Schiffe verpflichtet, den Verwaltungs- und Sicherheitsmaßregeln zu entsprechen, welche die Territorialhoheit im Interesse der Überwachung und des Aufrechterhaltens der Ordnung im Kanal zu treffen das Recht hat.“ [4])

Calvo, der die internationalen Kanäle als künstliche Meerengen (détroits artificiels) zu bezeichnen liebt, zieht aus seiner Theorie übrigens nicht die letzten Konsequenzen: Das Gebiet, welches der Kanal einnimmt, bleibt nach wie vor unter der Herrschaft des Staates, in dessen Grenzen er gelegen ist, und dieser Staat hat sich auch durch die Konzession des Kanals seines Rechts der ausschließlichen Gerichtsbarkeit nicht begeben. Er übt diese vielmehr auch fernerhin aus, allerdings mit der Einschränkung, daß die freie Durchfahrt durch den Kanal nicht behindert werden darf.[5])

Man kann die Calvosche Theorie also kurz dahin zusammenfassen:

Der Kanal steht unter der Gebietshoheit und unter der Souveränität des Uferstaates, ist jedoch mit einer völkerrechtlichen Durchfahrtsservitut zugunsten der verschiedenen Nationen belastet.[6])

Die Gleichstellung der internationalen Kanäle mit den Meerengen

---

[1]) Bonfils S. 266.

[2]) Herausgeber des Précis du droit des gens modernes de l'Europe von G. F. Martens (1789) 1864.

[3]) Droit international public européen et americain II 658.

[4]) Calvo, Droit international théorique et practique I § 376.

[5]) Calvo a. a. O.

[6]) vgl. auch Pradier-Fodéré, Traité de droit international public européen et americain II § 651; Wheaton, Eléments du droit international I § 180.

ist auch von Juristen anderer Länder vertreten worden.[1]) Einen besonders warmen Verteidiger fand die Meerengentheorie in Fournier de Flaix, von dem 1883 eine hochinteressante Schrift[2]) erschien, in der er sagt: „Der internationale Kanal ist eine von Menschenhand geschaffene Meerenge." Den Suezkanal stellt er dem Sund gleich. „Der Sund ist beaufsichtigt und geschützt von Dänemark. Er kann jederzeit durch Kriegs- und Handelsschiffe aller Nationen befahren werden. Der Suezkanal ist rechtlich genau so zu behandeln. Er ist wohl ein künstlicher, nicht wie der Sund ein natürlicher Kanal, aber nichtsdestoweniger hängt er von den Meeren ab, deren Fluten sich in ihm vereinen; er muß frei sein wie diese Meere, für alle Schiffe und zu jeder Zeit."

Abgaben und Unterhaltung sind Fragen von geringerer Bedeutung. „Wer zöge in Zweifel, daß alle Völker das Recht haben, diese Abgaben abzulösen und sich über die Unterhaltung zu verständigen, wie dies für den Sund geschehen ist?"[3])

Noch allgemeiner spricht Fournier de Flaix seine Ansicht an einer anderen Stelle aus: Die Seekanäle unterstehen wie die großen Ströme nicht der Herrschaft des Uferstaates, sondern der Herrschaft des Völkerrechts; ce sont des bras de mer, ce sont des dépendances de la mer.[4])

Der Verfasser resumiert dann: „Wenn die Sundengen, die doch nur geringere Bedeutung haben, dem Prinzip der Meeresfreiheit unterworfen sind, wie könnte man da auch nur einen Augenblick bezweifeln, daß die beiden Kanäle von Suez und Panama auch nach diesem Prinzip zu behandeln sind? Die Einbeziehung dieser beiden Unternehmungen, die zu den größten und segensreichsten der Kulturgeschichte gehören, unter das Prinzip der Meeresfreiheit löst alle Schwierigkeiten.[5]) Instandhaltung, Beaufsichtigung und Überwachung der Kanäle steht den Uferstaaten zu; doch dürfen diese die Kanäle weder sperren noch sie beschädigen, ebensowenig wie alle anderen Nationen.

---

[1]) vgl. Professor Holland in der Fournigthly Review vom Juli 1883; Arntz, Sitzung des Institut de droit international 1879.

[2]) Fournier de Flaix, L'indépendance de l'Egypte et le Canal de Suez.

[3]) Fournier de Flaix S. 101.

[4]) a. a. O. S. 111.

[5]) a. a. O. S. 117.

Allerdings scheint Fournier de Flaix noch nicht völlig beruhigt zu sein mit der Regelung, die er aus der Gleichstellung der Kanäle mit den Meerengen herleitet. Die Meerenge bleibt nämlich der Jurisdiktion des Uferstaats unterstellt innerhalb der Grenze der Küstengewässer. Diese Jurisdiktion aber führt zu Folgerungen, die er vermeiden möchte: „Das Meer kann nicht unter einer Herrschaft stehen. Das Seerecht hat indessen den Uferstaaten gewisse Sonderrechte zugestanden innerhalb einer[1]) Seemeile von der Küste ab. Derartige Rechte dürfen jedoch in den Seekanälen nicht bestehen, da diese einen doppelten Charakter haben: sie gehören zwar zum Meeresgebiet, sind aber auch ein internationales Verkehrsmittel.“ [2])

Über die Rechte, die er also den Uferstaaten versagt, läßt sich Fournier de Flaix nicht näher aus. Vielleicht ist bei seinen etwas unbestimmten Aufstellungen mehr der Wunsch des Gedankens Vater. Seine Beweisführung wird uns noch beschäftigen.

Auf der internationalen Konferenz von 1885 wurde die Meerengentheorie vertreten von Pierantoni, dem juristischen Beirat des italienischen Delegierten. Pierantoni wies den von französischer Seite vorgebrachten Vergleich des Suezkanals mit der Donau zurück: „Der Kanal muß behandelt werden wie eine internationale Meerenge, geschaffen durch menschliches Genie und unter Verwendung eines kosmopolitischen Kapitals. Das Völkerrecht erkennt die Freiheit der Meerengen an, aber es hat dieselben nie überwachen lassen durch internationale Kommissionen, die auf dem Gebiete des Uferstaates selbst tagten.“ [3]) Der gleichen Ansicht huldigte der österreichische Delegierte v. Haan, der sich bei der Begründung auf das Zeugnis von Azuni, Calvo und de Cussy stützte. Die von ihm angeführten Zitate [4]) können übrigens — nur Calvo dehnt das Prinzip der Freiheit der Meere unbeschränkt aus auf „alle Verkehrswege, welche diese verbinden“ — auf knappe Entschiedenheit keinen Anspruch machen. Nichts-

[1]) Fournier de Flaix irrt hier, die Grenzlinie der Küstengewässer wird in Gesetzgebung wie in Verträgen meist auf drei Seemeilen (5556 m), vom niedrigsten Wasserstand der Tiefebbe gerechnet, bestimmt; s. v. Liszt in VE.

[2]) a. a. O. 119.

[3]) Französisches Gelbbuch 1885 (Commission internationale pour le libre usage du canal de Suez) S. 98.

[4]) a. a. O. S. 101.

destoweniger legte v. Haan diesen Zeugnissen ganz besondere Bedeutung bei, ein Ausfluß seiner Überzeugung, „daß einstmals das Meer die Landenge von Suez bedeckt haben müßte und daß man infolgedessen eine ehemalige Meerenge vor sich habe". Bestenfalls stellt diese noch nicht bewiesene Hypothese einen Jahrtausende zurückliegenden Zustand dar, dürfte also wenig Beweiskraft haben.[1])

Ehe wir die Berechtigung der Meerengentheorie untersuchen, wollen wir ihre Konsequenzen betrachten, um ihren praktischen Wert ermessen zu können. Wie wir oben[2]) gesehen haben, ist der Uferstaat einer Meerenge berechtigt, die zur Wahrung seiner Sicherheit erforderlichen Maßnahmen zu treffen. Dies führt zu Schwierigkeiten bei der Frage der freien Durchfahrt der Kriegsschiffe. Im Meerengenvertrag von 1841 [3]) hat die Pforte die Schließung der Dardanellen und des Bosporus für Kriegsschiffe durchgesetzt. Diese „alte Regel" des ottomanischen Reiches ist im Interesse des Weltfriedens von den Großmächten mit der Türkei vertraglich von neuem festgelegt worden im Vertrag von Paris[4]) (Art. 15), von London[5]) (Art. 2) und im Berliner Kongreß.[6]) Abgesehen von dieser Ausnahme ist kraft Völkerrechts die Schiffahrt in den Meerengen frei, der Zugang zu ihnen allen Nationen offen, unbeschadet des uferstaatlichen Rechts auf Wahrung seiner Sicherheit. Über die theoretisch-juristische Begründung dieses beschränkenden Zusatzes ist man sich nicht einig. Einige Schriftsteller, unter ihnen, wie oben erwähnt, Calvo, räumten dem Uferstaat das mit einer internationalen Servitut belastete Eigentum an der Meerenge ein. Diese Ansicht basiert offenbar auf dem Gedanken, daß die Staaten über das Meer, das ihre Küsten bespült, die Gebietshoheit ausüben. Dem widersprechen andere Autoren, die ihrerseits dem Küstenstaat nur gewisse Servituten zugestehen, deren Ausdehnung je nach den verschiedenen Umständen des konkreten Falls eine verschieden große wäre.[7])

---

[1]) s. Rossignol S. 165.

[2]) s. S. 2.

[3]) Convention des détroits, London, 13. 7. 1841; s. Fleischmann S. 50.

[4]) Zusatzvertrag z. Pariser Kongreßakte v. 30. 3. 1856; s. Fleischmann S. 50.

[5]) Vertrag über die Schiffahrt auf dem Schwarzen Meer und auf der Donau vom 13. 3. 1871; s. Fleischmann S. 93.

[6]) Berliner Vertrag vom 13. 7. 1878; s. Fleischmann S. 148.

[7]) Genaueres bei Geouffre de Lapradelle, Le droit de l'Etat sur la mer territoriale, 1898; Camand.

In Friedenszeiten darf also der Uferstaat der Durchfahrt von Handelsschiffen durch die Meerenge gar nichts in den Weg legen und darf von ihnen für die bloße Durchfahrt keine Zölle erheben, auch nicht als Gegenleistung für die Erhaltung des Fahrwassers und der Schiffahrtszeichen.[1])

Während eines Krieges sind zwei Möglichkeiten gegeben, je nachdem der Uferstaat neutrale oder selbstkriegführende Macht ist. Bleibt er neutral, so erleidet das Prinzip der Schiffahrtsfreiheit keinerlei Einbuße. Kraft seines Rechts über die Küstengewässer hat der Uferstaat die Befugnis, jeden kriegerischen Akt innerhalb der Meerenge zu verbieten; Handelsschiffe der kriegführenden Mächte können in der Meerenge nicht beschlagnahmt werden, Kriegsschiffe der Kriegführenden dürfen dort das Durchsuchungsrecht an Neutralen nicht ausüben.

Ist der Uferstaat am Kriege beteiligt, so herrscht prinzipiell Kriegsrecht in der Meerenge. Die Kriegführenden dürfen die neutralen Schiffe durchsuchen und Kriegskonterbande wegnehmen; sie dürfen die Enge zu ihrer Operationsbasis machen und von diesem Gesichtspunkte aus innerhalb gewisser Grenzen den neutralen Schiffsverkehr beschränken. Diese Beschränkung darf keine absolute sein, die Meerenge darf nicht blockiert werden.[2]) Handelsschiffe der Kriegführenden dürfen in der Meerenge weggenommen werden. Was die Kriegsschiffe anbelangt, so haben wir gesehen, daß sie mit Rücksicht auf den freien Schiffsverkehr in der Enge gewissen Beschränkungen unterworfen sind, die um so nachdrücklicher und zahlreicher sind, je geschlossener die betreffende Meerenge ist. In Friedenszeiten muß der Uferstaat Kriegsschiffe — es ist dies aber eine lediglich dispositive Völkerrechtsnorm — die Meerenge passieren lassen, immer unbeschadet seines Rechts, die zu seiner Sicherheit von ihm für notwendig gehaltenen Vorkehrungen zu treffen.

Im Kriege kann der neutral gebliebene Uferstaat fremde Kriegsschiffe in gleicher Weise frei passieren lassen, vorausgesetzt, daß dieselben die Meerenge in keiner Weise militärisch benützen. Außerdem ist der neutrale Uferstaat verpflichtet, beide Kriegsparteien gleichmäßig zu behandeln.

---

[1]) s. v. Liszt in Birkmeyers Enzyklopädie S. 1386.
[2]) Bonfils S. 812.

Reicht nun die Meerengentheorie aus? Geben uns die abgeschlossenen Verträge das Recht, zwischen Meerengen und Seekanälen einen Vergleich zu ziehen? Eine Verwandtschaft liegt ja zweifellos vor,[1] aber einer rechtlichen Gleichstellung widersprechen mehrere Tatsachen.

In Theorie und Praxis sind Meerengen und Kanäle bei der Blockadefrage verschieden behandelt worden. Mit Bezug auf die ersteren erklärte das Institut für Völkerrecht: „Die Meerengen, die zwei freie Meere verbinden, können nicht gesperrt werden.“[2] Dieses Prinzip wird von keiner Seite in Zweifel gezogen, aber auch von keiner Seite auf die internationalen Kanäle ausgedehnt. Im Gegenteil, man war stets der Ansicht, daß z. B. in einem Kriege gegen die Türkei deren Gegner das Recht habe, den Suezkanal zu blockieren.[3]

Fauchille, der zwar im allgemeinen die Meerengentheorie vertritt, aber doch einsieht, daß das Blockadeverbot sich nicht ohne weiteres auf die internationalen Kanäle übertragen läßt, sucht sich dadurch zu helfen, daß er für letztere unterscheidet: Unzulässig ist die Blockade, wenn sie den Schiffsverkehr nach einem neutralen Orte total unmöglich macht, zulässig bleibt sie, wenn sie diesen Verkehr nur verlangsamt oder erschwert.[4] Mit anderen Worten: Fauchille stellt die Meerengen und Seekanäle in der Theorie einander gleich, um sie dann in der Praxis voneinander zu unterscheiden. Eine derartige Theorie dürfte ihren Beruf verfehlt haben.

Der zweite Einwand gegen die Meerengentheorie geht dahin, daß ihre Anwendung zur Entnationalisierung des Kanalgebiets führen würde. Ein Staat, der auf seinem Grund und Boden also eine künstliche Verbindung von zwei freien Meeren herstellt, geht durch die Errichtung des Kanals seiner Hoheitsrechte, wenn nicht ganz, so doch zu einem großen Teil verloren. Die praktische Anwendung dieses Grundsatzes würde den in Betracht kommenden Staaten jedenfalls die Lust nehmen, Kanäle zu bauen.[5]

---

[1] Bonfils S. 267.

[2] s. oben S. 2.

[3] Rossignol 166; Renault in La Loi vom 19. 8. 1882; vgl. auch das Intermezzo Derby-Gortschakow in § 5 S. 19 f.

[4] Fauchille, Du blocus maritime 1882.

[5] Genaueres bei Camand S. 73.

Endlich liegt ein wichtiger Unterschied zwischen Meerengen und Seekanälen darin, daß man bei letzteren die Abgabenfreiheit des Schiffsverkehrs kaum wird aufrechterhalten können. Es ist eine Forderung der Gerechtigkeit, den Errichtern eines Kanals zu ermöglichen, ihre Kosten zu decken und einen angemessenen Gewinn zu ziehen. Sie haben ein schwieriges, vorher oft für unmöglich gehaltenes Unternehmen gewagt, haben beträchtliche Kapitalien für einen sehr riskanten Zweck hergegeben — da ist es nur billig, ihnen dafür eine entsprechende Remuneration zukommen zu lassen. In einer Meerenge ist eine natürliche Durchfahrt gegeben, die ausgeführten Arbeiten bezwecken nur Verbesserungen, die meist der Marine des Uferstaates zugute kommen. Nach allem, was wir gesehen haben, müssen wir also die Meerengentheorie ablehnen, da ihre Konsequenzen der freien Benützung der internationalen Kanäle zuwiderlaufen.

§ 2.

Andere Theorien.

Ein zweiter Vergleich, der sehr nahe liegt, ist der mit den Flüssen. Ausgehend von den unstreitbar vorhandenen Ähnlichkeiten dieser beiden Wasserstraßen, sagt Rivier in seinen Principes du droit des gens[1]: „Die Kanäle, diese künstlichen Wasserwege, sind Teile des Territoriums resp. der Territorien, die sie durchziehen. Wenn sie nur das Gebiet eines einzigen Staates berühren, so sind sie, auf Grund des gleichen Rechtstitels, wie die nationalen Flüsse, der Souveränität dieses Staates unterstellt."

In ihren Konsequenzen gäbe diese Theorie dem Staat, in dessen Gebiet ein Kanal angelegt ist, das Recht, die Schiffahrt nach Gutdünken zu regeln, fremde Handelsschiffe beliebig auszuschließen oder zuzulassen und ausländische Kriegsschiffe vollständig fernzuhalten. Der Charakter der Seekanäle ist jedoch zu international, um derartig ausgedehnte Sonderrechte zu ertragen. Auch war von solchen Befugnissen des Uferstaats in Theorie und Praxis nie die Rede.

Will man die Seekanäle den Strömen rechtlich gleichstellen, so kämen also jedenfalls nur die internationalen Ströme in Frage. Und in der Tat, wir finden viele tertia comparationis. Die Pariser

---

[1]) Bd. 1 S. 231, 1896.

Konferenz von 1885, die über die Bildung einer internationalen Kommission zur Wahrung der Neutralität des Suezkanals beriet, stellte diesen der Donau gegenüber. Den Vertretern Englands und Italiens, welche die Möglichkeit dieses Vergleiches leugneten, erklärte der österreichische Delegierte v. Haan, daß man den Kanal nicht mit der Donau in ihrem ganzen Laufe, sondern nur mit der Donaumündung vergleichen wolle: „Man hat die vom Wiener Kongreß für die Flußschiffahrt aufgestellten Grundsätze herangezogen, um jede Ähnlichkeit zwischen Donau und Suezkanal zu bekämpfen. Nicht die Rechtsstellung des ganzen Flusses, sondern nur die seiner Mündung eignet sich zum Vergleich." Der Redner entwickelte diesen Vergleich noch eingehender und entkräftete insbesondere den Einwand des englischen Vertreters Sir Julian Pauncefote, die Donau durchfließe mehrere Staaten, durch den Hinweis, daß die Donaumündung sich wie der Suezkanal auf dem Gebiete nur eines einzigen Staates befinde.

Als Grundlage für eine vertragliche Regelung eigneten sich diese Analogien sehr wohl, allein aber waren sie nicht ausreichend, einen juristisch befriedigenden Zustand zu schaffen. Die durch Vertrag geschaffene Rechtslage der Donaumündung ist eine Ausnahmestellung, die in den gegebenen natürlichen Verhältnissen dieses Stromes ihre Erklärung findet, und die daher auch nur durch einen eigenen Vertrag auf die internationalen Kanäle ausgedehnt werden könnte.

Rossignol (S. 171) versucht aus einem Vergleich der Kanäle mit den Buchten, Häfen und Reeden die Grundlage für di völkerrechtliche Beurteilung der ersteren zu gewinnen. Er unterschätzt dabei jedoch — ohne ihn zu übersehen — den tiefgehenden Unterschied im Zweck, der zwischen beiden Vergleichsobjekten besteht: daß der internationale Kanal der Verbindung zweier Meere dient, erscheint uns im Gegensatz zu der von Rossignol vertretenen Ansicht auch für die juristische Behandlung sehr relevant. Wir haben ja auch bereits gesehen, daß gerade an diesem Punkte die verschiedenen Theorien einsetzen und, je nachdem sie die Hoheitsrechte des Territorialstaats infolge der Kanalanlage für mehr oder weniger reduziert halten, zu verschiedenen Folgerungen kommen.

Nachdem die Vergleiche mit den vorhandenen Wasserstraßen zu keinem befriedigenden Ergebnisse führten, zog man nun die Landverkehrswege in den Kreis der Betrachtung.

Der Vergleich mit einer gewöhnlichen Landstraße (Straßentheorie) wurde nur von wenigen Seiten herangezogen, schon aus dem rein praktischen Grunde, weil die Durchführung dieser Theorie die Stellung Ägyptens und damit auch Englands allzusehr gestärkt und begünstigt hätte. Aber auch ohnedies haben die Kanäle und Landstraßen denn doch zu wenig Gemeinsames, zu wenig, was einen Vergleich gerechtfertigt erscheinen lassen könnte.

Sir Julian Pauncefote stellte auf der Pariser Konferenz den Suezkanal einer gewöhnlichen Eisenbahnlinie gegenüber: „Der Kanal liegt auf dem Gebiete eines einzigen Staates. Er gehört einer privaten Gesellschaft, die den Gesetzen des Territorialstaates untersteht, die alle Arbeiten auf eigene Kosten ausgeführt hat und die Schiffahrt regelt und beaufsichtigt. In keiner Beziehung besteht also ein Unterschied zwischen der Suezkanalgesellschaft und einem Ägypten durchziehenden Eisenbahnunternehmen.[1]) Dieser Vergleich ist nur insofern berechtigt, als er sich auf das Verhältnis der konzessionierenden Regierung zu der ausführenden Gesellschaft bezieht. Tatsächlich gibt es nur ganz ausnahmsweise Fälle, in denen man einer Eisenbahnstrecke einen internationalen Charakter verliehen hat, so im Clayton-Bulwer-Vertrag, dessen Bestimmungen auch auf „jede andere durchführbare Verbindung, sei es Kanal oder Eisenbahn über den Isthmus" angewendet werden sollten (Art. 8 des Cl.-B.-V.) und in der Berliner Konferenz bezüglich der Eisenbahnen im Kongostaat (Art. 16 der Kongoakte vom 26. 2. 1885).[2]) Auch darf nicht übersehen werden, daß es dem Vertreter Großbritanniens nicht um die Freiheit des Kanals zu tun war, und daß die Durchführung der Eisenbahntheorie hauptsächlich die Rechtsstellung Ägyptens und damit Englands erheblich begünstigt hätte. An dem Vergleich ist aber auch zu rügen, daß es sich eben bei Kanälen um Wasserstraßen, bei Eisenbahnen um Landstrecken handelt und daß der neutrale Territorialstaat auf letzteren kriegführende Truppen nicht transportiert, während die Kanäle ihnen, von bestimmten Beschränkungen abgesehen, zugänglich sind.

Wenn wir also kurz nochmals alles zusammenfassen, so kommen wir zu einem negativen Ergebnis. Alle Vergleiche der internationalen

---

[1]) Livre Jaune 1885; Camand 80.

[2]) Fleischmann S. 202.

Kanäle mit andern Verkehrswegen, natürlichen und künstlichen, blieben Theorien. Die Meerengentheorie scheitert am Grundsatz der Staatssouveränität und an der mindestens in Kriegszeiten eintretenden Behinderung eines freien Schiffsverkehrs. Die Rechtsstellung der internationalen Ströme kann auf die Kanäle nicht ausgedehnt werden, weil der Grundsatz der Schiffahrtsfreiheit auf ersteren zu oft eingeschränkt worden ist, und weil, im Gegensatz zu den internationalen Strömen, der einzige bis jetzt in Betracht kommende Kanal, der Suezkanal, dem Gebiete eines einzigen Staates angehört. Die Eisenbahntheorie fällt mit Rücksicht auf die natürliche Verschiedenheit der verglichenen Wege und auf die Gefahr einer zu sehr präponderierenden Machtstellung des Territorialstaats.

Zum gleichen, negativen Ergebnis kommt u. a. auch Bustamante in seinem Artikel „Le canal de Panama et le droit international",[1]) wo er ausführt: „Wenn man Panama- und Suezkanal vergleicht, sieht man, daß letzterer von allem Anfang an jedem Vergleich sich entzog, sei es dem mit einer natürlichen Meerenge, sei es dem mit irgend einem Landverkehrsweg."

Die internationalen Kanäle sind eben Werke sui generis, die einer speziellen Regelung bedürfen, wenn anders man die in Frage kommenden Interessen hinreichend schützen will. Wollte man diese notwendige Regelung einfach dem Gewohnheitsrecht überlassen, so wäre ein Zustand der Unordnung und Verwirrung die ebenso wahrscheinliche wie gefährliche Folge. Zur Herbeiführung einer befriedigenden Lösung ist daher unerläßlich der Abschluß eines Vertrages.

---

[1]) R. D. I XXVII, 223.

Erster Hauptteil.

Der Suezkanal.

1. Kapitel.

Geschichtliche Entwicklung bis 1880.

§ 3.

Von den Uranfängen bis 1859.

Der Gedanke, das Rote mit dem Mittelländischen Meer durch eine Wasserstraße, sei es direkt, sei es durch Vermittlung des Nils, zu verbinden, beschäftigte schon im Altertum den menschlichen Geist. Plinius und Strabo schreiben Sesostris (1394—1328 v. Chr.), Herodot Necho II., Psammetichs Sohn, die ersten Versuche zu.[1] Die Vollendung des ersten Kanals geht nach den übereinstimmenden Angaben von Diodor, Strabo und Plinius auf Ptolemäos II. Philadelphus (277 v. Chr.) zurück, nach Herodot auf Darius, den Sohn des Hystaspes. Unter Trajan und Hadrian nahm sich Rom des Projektes an, jedoch, wie es scheint, ohne besonderen Erfolg. Später führten die Araber, die sich Ägyptens bemächtigt hatten, auf Anordnung des Kalifen Omar ben El-Khateb in sechs Monaten die Anlage eines Kanals durch (645 v. Chr.),[2] der jedoch 775 v. Chr. durch den Kalifen Abu Jafar el Mansur wieder zerstört wurde.[3] Fast ein Jahrtausend hindurch wagte nun niemand „aufzurichten, was der Befehl des Kalifen zerstört hatte".[4]

---

[1] vgl. Charles Roux S. 13.

[2] El Macryzy, Commentaires sur l'Egypte.

[3] De Bornier, Le canal de Suez.

[4] Rossignol S. 8.

In der Neuzeit nahm zuerst Selim II. (1566—1574) den Plan einer Durchstechung der Landenge von Suez wieder auf, mußte aber infolge eines Araberaufstandes die Arbeiten wieder einstellen lassen. Murad III. und Mustapha I. trugen sich mit dem gleichen Gedanken, ohne jedoch mehr Erfolg zu haben. Ende des 15. Jahrhunderts wollte Venedig, das durch Vasko de Gamas Entdeckung des Seewegs nach Indien seine fast unbestrittene Stellung einer Vormacht des Orienthandels bedroht sah, den Isthmus von Suez für seine Zwecke ausnützen, wurde aber durch den Widerstand der Mameluken daran gehindert. Auch Ludwig XIV. zog das Projekt vorübergehend in Erwägung und ließ durch Leibniz eine Denkschrift ausarbeiten, in der dieser sich für die Erbauung eines Kanals entschied.[1])

Im 18. Jahrhundert vertrat d'Argenson den gleichen Vorschlag in seinem Werk Journal et Mémoires.

Bonaparte wurde bei seiner Expedition nach Ägypten vom Direktorium kurzerhand angewiesen, „die Landenge von Suez durchstechen zu lassen und alle Maßregeln zur Sicherung des freien und ausschließlichen Besitzes des Roten Meeres für die französische Republik zu treffen".[2]) Er besichtigt ein Begleitung einiger Mitglieder der wissenschaftlichen Kommission die Landenge und ließ nach seiner Rückkehr aus Ägypten durch den Ingenieur Lepère einen Plan entwerfen, der jedoch nicht zur Ausführung kam, da die französische Armee inzwischen Ägypten geräumt hatte. Später, 1801, suchte Napoleon auch den Kaiser von Rußland für das Projekt zu interessieren. Im Jahre 1836 unterbreiteten zwei französische Ingenieure dem Vizekönig Mehemet-Ali ein Kanalbauprojekt. Dieser wandte sich an den Fürsten Metternich um Rat. Metternich erklärte sich für die Ausführung eines Kanals und betonte gleichzeitig, daß dieser dann durch einen Vertrag der europäischen Mächte neutralisiert werden müßte.[3]) Das Projekt wurde 1838 verworfen.

Ein auf Veranlassung des Paters Enfantin (von St. Simon[4])

---

[1]) Leibniz, De expeditione aegyptiaca Ludovico XIV. 1864; Leibniz, Vorschlag einer französischen Expedition nach Ägypten.

[2]) Direktorialerlaß vom 12. 4. 1798.

[3]) R. D. I XX, 529; Camand 94.

[4]) vgl. den Artikel St. Simon im Handwörterbuch der Staatswissenschaften.

durch Negrelli, Talabot und den englischen Ingenieur Stephenson 1847 ausgearbeiteter Entwurf gelangte ebenfalls nicht zur Ausführung.

Die Durchführung des großartigen Projekts blieb Ferdinand von Lesseps [1]) vorbehalten. Auch er hatte anfangs wenig Erfolg mit der Vorlegung seiner Pläne.[2]) Abbas Pascha, den er zuerst anging, wies ihn ab, und mit dem zweiten Versuch, den er bei der hohen Pforte selbst machte, erging es ihm nicht besser. Erst nach der Thronbesteigung Mohammed Said Paschas, zu dem er in persönlichen Beziehungen stand, gelang es ihm, diesen für seine Ideen zu gewinnen. Der Vizekönig teilte am 25. 11. 1854 den bei ihm beglaubigten Konsule seinen Entschluß mit, die Enge von Suez zu durchstechen. Mit Ausnahme des englischen gaben alle Konsuln dem Projekt ihre Zustimmung. In einem Firman des Khediven vom 30. 11. wurde dem Unternehmen die Konzession erteilt, vorbehaltlich der Genehmigung des Sultans.

In Konstantinopel setzten jetzt die englischen Intriguen ein: der britische Gesandte, Lord Stratfort of Reddclife, gab sich alle Mühe, die großherrliche Genehmigung zu hintertreiben, während die Vertreter Frankreichs, erst Benedetti und nach dessen Abberufung Thouvenel, für Lesseps wirkten. Der englische Gesandte in Paris, Lord Cowley, richtete im Auftrage seiner Regierung an den französischen Minister des Auswärtigen, Walewski, eine Note mit dem Ersuchen, das Projekt des Kanals von Suez — den er als „physiquement impossible“ bezeichnete — im Interesse der beiderseitigen guten Beziehungen aufzugeben.

Die oppositionelle Haltung Englands fällt um so mehr auf, als die Niederlande, deren Handel doch ebenso bedroht erschien, eine ganz andere Stellung einnahmen. [3])

Der Vizekönig ließ sich übrigens in seinen Absichten nicht beirren. Ein auf seinen Befehl ausgearbeiteter Voranschlag schätzte die Kosten des Unternehmens auf 160 Millionen Fr., und nachdem eine technische Kommission (Gutachten vom 2. 1. 1856) den Voranschlag

---

[1]) Kurze biographische Notizen Rossignol 23.

[2]) Es ist heute erwiesen, daß der technische Plan nicht das Werk des Herrn v. Lesseps war, obschon er zeitlebens, ohne Widerspruch zu finden, dieses Verdienst in Anspruch genommen, zum wenigsten nichts getan hat, um den unter dem Publikum darüber herrschenden Wahn zu zerstreuen.

[3]) Bericht des holl. Ministers des Innern an den König vom Juli 1856.

in der Hauptsache gebilligt hatte, erfolgte am 5. 1. die definitive Konzessionierung. Die Genehmigung des Sultans wurde durch die englischen Umtriebe immer wieder hinausgeschoben und ebenso Lesseps' Plan, in den Pariser Friedensvertrag vom 30. 3. 1856 eine die Neutralität des Suezkanals garantierende Klausel aufnehmen zu lassen, durch Lord Clarendon verhindert.[1]) Vor einer offiziellen Initiative scheute Napoleon III. mit Rücksicht auf die im eben beendigten Krimkrieg bewiesene Freundschaft Englands zurück und begnügte sich damit, das Projekt in Konstantinopel halbamtlich zu unterstützen.

Mohammed Said erließ am 20. 7. 1856 eine Verordnung betr. Kanalvorarbeiten, in der er sich auch verpflichtete, für die erforderliche Anzahl Arbeiter zu sorgen, um den Beginn der Arbeiten noch vor Ablauf des Jahres 1865 zu ermöglichen. Trotz der im englischen Parlament von liberaler Seite (Gladstone, Lord Russel, Griffit) eingebrachten Interpellationen beharrten Lord Palmerston und sein Nachfolger Lord Derby auf ihrem ablehnenden Standpuukt.[2]) Nachdem Lesseps sich nochmals vergebens mit der Bitte um tatkräftige Unterstützung an Napoleon III. gewandt hatte, zeigte er ihm an, daß er nunmehr auf die Genehmigung der Pforte verzichten müsse, und daß er Europa und die Türkei jetzt vor das fait accompli stellen werde. Am 5. 11. erließ er einen Aufruf zur Gründung einer Aktiengesellschaft. Die am 30. 11. geschlossene Subskriptionsliste ergab an den veranschlagten 200 Millionen noch einen bedeutenden Fehlbetrag, zu dessen Zeichnung sich dann Mohammed Said bereit erklärte.[3]) Am 20. 12. 1856 wurde die Compagnie universelle du canal maritime de Suez gegründet.

§ 4.

Von der Gründung der Suezkanalgesellschaft bis zur Eröffnung des Kanals (1859—1869).

Die endlich erfolgte Gründung hatte die vorhandenen Schwierigkeiten nicht etwa beseitigt, sondern noch um eine vermehrt: die Aktionäre

---

[1]) Camand S. 57 f.

[2]) Palmerston bezeichnete das Kanalprojekt in der Kammer als einen Fallstrick für „capitalistes gobemouche" (reiche Einfaltspinsel).

[3]) Interessante Details hierüber veröffentlichte Professor Mähly-Basel in der „Zukunft" Jahrg. 1895 Nr. 17 S. 192.

wollten Taten sehen. Der großherrliche Firman erschien nicht, Frankreich verhielt sich passiv, Lesseps kam über die Vorarbeiten nicht hinaus. Infolge des französischen Vorgehens in Italien trat Österreich auf die Seite Englands, dessen schroff ablehnendes Verhalten auch in der englischen Presse verteidigt wurde. Am 9. 6. 1859 erhielt Lesseps auf eine an den Khedive gerichtete Anfrage durch den Minister der auswärtigen Angelegenheiten, Scherif-Pascha, als Antwort den Befehl, die Arbeiten einzustellen, „da sie nicht den Charakter von vorbereitenden Versuchen hätten und nur mit großherrlicher Genehmigung vorgenommen werden dürften". Am 20. 6. setzten die vereinten Bemühungen Englands und Österreichs bei der Pforte einen Erlaß des Großveziers durch, der in Anbetracht der politischen Bedeutung des Durchstichs der Suezenge jede Operation ohne Genehmigung der Pforte verbot.

Durch die Erfolge von Solferino und Magenta bekam Frankreich etwas freiere Hand und Österreich gab seine kanalfeindliche Haltung auf. Auf eine dringende Note Lesseps' an den Kaiser sagte Napolon III. seine Unterstützung zu. Hierauf teilte Lesseps dem Vizekönig die Absicht der Gesellschaft mit, den Kaiser um die Einberufung einer internationalen Konferenz über die Kanalfrage zu bitten.

Inzwischen erreichte Englands Zähigkeit beim Sultan die Entsendung Muktar-Beys nach Ägypten mit dem strikten Befehl, die Arbeiten auf der Stelle zu unterbrechen und die Arbeiter zu entlassen. Nun wandte sich der Aufsichtsrat mit einer letzten dringenden Note an den Kaiser, um ihn zum Einschreiten zu bewegen. Der Versuch glückte: die französische Regierung machte dem englischen Botschafter zu Paris Vorstellungen und sandte energische Instruktionen nach Alexandrien. Die Arbeiten konnten sogleich weitergehen. In Konstantinopel begannen die Verhandlungen über eine internationale Konferenz; nach endlosen Beratungen sandte die türkische Regierung im Januar 1860 an die Kabinette von Paris und London eine Note mit dem Ersuchen, die beiden Regierungen möchten sich über die Regelung der ägyptischen Frage miteinander ins Benehmen setzen, gegen den Bau eines Kanals habe die Pforte nichts einzuwenden. England war dadurch isoliert, auf das angeblich dem Kanalbau entgegenstehende Interesse der Türkei konnte es sich nach dieser offiziellen Äußerung der Pforte nicht mehr berufen. Es war Zeit und damit viel gewonnen, die Arbeiten gingen

in Geschwindschritt voran, und am 15. 5. 1860 konnte die erste Generalversammlung der SKG.[1]) stattfinden.

Einige Zeit lang blieb nun Ruhe, drei neue englische Vorstöße (August 1860, Januar 1861, August 1862)[2]) konnten nicht verhindern, daß der Süßwasserkanal (Nil-Timsahsee) am 2. 2. 1862 fertiggestellt wurde.

Die Antikanalpolitik Englands hatte mittlerweile wieder einen Vorwand entdeckt. Dieses Mal mußte die Humanität herhalten; man nahm jetzt Anstoß an der Fronarbeit, bezeichnete sie als Barbarei und verlangte Abstellung der Mißstände. Es handelte sich dabei offenkundig nur um einen Vorwand — die sprichwörtliche nationale Trägheit der ägyptischen Arbeiter erheischte dringend eine Organisation —, auf den wir uns daher nicht einlassen wollen.[3])

Ein schwerer Schlag für die SKG. war das am 18. 1. 1863 erfolgte Ableben Said-Paschas. Sein Nachfolger, der prunkliebende Ismail-Pascha, wandte sich an die Regierung des Sultans, sie möge die Bedingungen formulieren, unter denen sie die Genehmigung des Kanalprojekts zu erteilen bereit wäre. Die Pforte verlangte nunmehr: ausreichende Garantien dafür, daß der Kanal dem Handel reserviert bleibe, Verzicht der SKG. auf das Eigentum an dem Kanalgebiet und Abschaffung der Fronarbeit. Die ägyptische Regierung übermittelte diese Vorschläge der SKG. Die Annahme der gestellten Bedingungen wäre der Ruin der Gesellschaft gewesen, der Aufsichtsrat lehnte dieselben daher en bloc ab. Nunmehr kamen die beiden Parteien (der Vizekönig und die SKG.) am 21. 4. 1863 dahin überein, Napoleon III. um schiedsrichterliche Entscheidung anzugehen. Am 6. 6. 1863 fällte der Kaiser seinen Spruch, im großen ganzen zugunsten der SKG. und zuungunsten Ismails. Nach Überwindung kleinerer Schwierigkeiten, welche die Pforte noch machte, kam es am 30. 1. und 22. 2. 1866 endlich zum Abschluß von zwei Übereinkommen, welche die Anordnungen des kaiserlichen Schiedsspruchs realisierten.[4]) Aus dem zweiten Abkommen ist hervorzuheben die Bestimmung, daß die SKG. ägyptische Staatsangehörigkeit behalten, aber hinsichtlich des Gesellschaftsvertrags

[1]) Suezkanalgesellschaft.

[2]) s. Rossignol S. 54 ff.

[3]) s. darüber Lesseps, Lettres, Journal usw.

[4]) Den Text dieser beiden Abmachungen s. bei Rossignol S. 76 f.

und der Rechtsverhältnisse der Gesellschafter untereinander nach französischem Recht beurteilt werden sollte.

So waren die letzten Schwierigkeiten überwunden. Der Firman vom 19. 3. 1866 brachte die großherrliche Genehmigung, die zwölf Jahre lang auf sich hatte warten lassen. Die Arbeiten konnten nun unbeanstandet zu Ende geführt werden, und am 17. 11. 1869 wurde in glanzvoller Weise der Kanal von Suez seiner Bestimmung, dem Weltverkehr, übergeben.

§ 5.

Der deutsch-französische und der russisch-türkische Krieg.

Die rechtliche Stellung des Suezkanals hatte im Zeitpunkte seiner Eröffnung noch keine feste Normierung gefunden. Ägypten ließ faktisch Kriegs- und Handelsschiffe gleichmäßig passieren. Der Mangel einer vertraglichen Regelung konnte für den Fall eines Krieges, gleichgültig, ob Ägypten resp. die Türkei selbst daran beteiligt wäre oder nicht, sich sehr unangenehm fühlbar machen.

Die letztere Alternative — Krieg zwischen zwei fremden Mächten — wurde schon praktisch im Jahre nach der Eröffnung durch den Ausbruch des deutsch-französischen Krieges, zu Schwierigkeiten kam es indessen nicht. Weder die Türkei noch Ägypten hinderten die Durchfahrt von Schiffen der beiden kriegführenden Mächte, letztere enthielten sich dafür innerhalb des Kanals jeder militärischen Operation und jeglicher Störung der Schiffahrt. Die glatte Lösung, welche diese erste Frage in der Praxis fand, wurde von mancher Seite als Verletzung der Neutralitätspflichten des Territorialstaats bezeichnet: Der Neutrale dürfe sein Gebiet nicht den Kriegführenden als Operationsbasis zur Verfügung stellen, nicht einmal zum Zweck eines bloßen Truppendurchmarsches. Zum Beweise für das Bestehen dieser Völkerrechtsnorm zog man die Vorkommnisse des deutsch-französischen Krieges heran: Armeeteile, welche auf ein neutrales Gebiet übertraten, wurden jedesmal entwaffnet und interniert. Wenn die Türkei also die Kriegsschiffe ungehindert den Kanal passieren ließ, hätte sie sich dieser Ansicht nach eines Neutralitätsbruches schuldig gemacht. Dieser Anschauung, einer Konsequenz der in der Einleitung (S. 10) erwähnten Straßentheorie, kann man neben dem dort bereits

Gesagten entgegenstellen, daß sie den Unterschied zwischen Land- und Meergebiet außer acht läßt. Außerdem kann der Aufenthalt von Kriegsschiffen unter gewissen Bedingungen auch in neutralen Häfen gestattet werden. Es besteht kein Grund, die Kanäle anders zu behandeln. Natürlich muß stets der Grundsatz einer streng gleichmäßigen Behandlung beider Kriegführenden gewahrt bleiben.

Die Haltung der Türkei und der Mächte im Jahre 1870/71 war präjudiziell: sie enthielt die praktische Anerkennung der Neutralität des Kanals. Dieser stillschweigenden Anerkennung folgte bald eine konkludente: Die Türkei wandte sich 1873 an die Mächte mit dem Ersuchen, bei der Erledigung der Taxenfrage und der Steitigkeiten zwischen der Pforte und SKG. über die Auslegung des Firmans von 1856 mitzuwirken. Die Pforte hielt sich nicht für berechtigt, die Frage selbständig zu entscheiden und unterbreitete sie einer Konferenz. Diese erließ u. a. folgende wichtige Erklärung: „Von nun an soll die Durchfahrt gleichmäßig frei sein für Handelsschiffe, Kriegsschiffe und Truppentransportschiffe."[1])

Wie sollte es aber gehandhabt werden im Falle eines Krieges, an denen die Türkei selbst beteiligt wäre? Darüber hatte sich die Erklärung ja nicht ausgesprochen. Auch dieser Fall wurde sehr bald praktisch. Der russisch-türkische Krieg brach aus. Durfte Rußland den Suezkanal blockieren? Die Frage war, wie wir oben[2]) bereits gesehen haben, unbedingt zu bejahen, und man war darin auch beim Ausbruch des Krieges ziemlich einig. Die Aktionäre sahen ihre Dividenden bedroht, und Lesseps unterbreitete in größter Eile dem englischen Ministerpräsidenden Lord Derby einen Neutralisierungsvorschlag. Dieser war sich jedoch sehr klar darüber, daß das Völkerrecht ihm keine Handhabe bot zum Schutze der gefährdeten Interessen des Weltverkehrs und vor allem Englands. Er begab sich vielmehr auf das Gebiet der hohen Politik und ließ dem Fürsten Gortschakoff mitteilen, daß „jeder Versuch, den Kanal zu blockieren oder sonstwie die Schiffahrt zu hemmen, von England als Drohung gegen Indien und als

---

[1]) Deklaration vom 6. 12. 1873, angenommen von der Pforte und dem Präsidenten der SKG., unterzeichnet von den Vertretern Deutschlands, Oesterreich-Ungarns, Belgiens, Spaniens, Frankreichs, Griechenlands, Italiens, der Niederlande, Rußlands, Schwedens und Norwegens.

[2]) s. S. 7.

Schädigung des Welthandels aufgefaßt würde". Das Recht Rußlands auf Blockade wurde nicht geleugnet, wohl aber die Ausübung dieses Rechtes verhindert. Fürst Gortschakoff erwiderte, daß Rußland nicht die Absicht habe, den Kanal zu blockieren oder die Schiffahrt zu unterbrechen oder irgendwie zu bedrohen. Rein politische Rücksichten also waren für Rußland ausschlaggebend.

Bis jetzt war die Freiheit des Kanals in der Praxis unangefochten geblieben, doch war dieser rein faktische, jedes rechtlichen Niederschlags entbehrende Zustand in seiner Ungewißheit unhaltbar. Bis jetzt waren die quantitativ mächtigeren Interessengruppen immer gegen die Blokade und für die Freiheit gewesen. Das konnte sich ändern.

§ 6.

Die ägyptischen Unruhen (1882).

Veranlaßt durch die Hetzereien eines Professors an der technischen Hochschule zu Kairo, James Samua, hatte sich in Egypten eine „nationale Partei" gebildet, die sich gegen die sehr zahlreichen und wohlhabenden fremden Kolonien richtete. Samua wurde in die Verbannung geschickt, aber an seiner Statt trat jetzt ein Oberst der Armee des Khediven, Achmet Arabi, an die Spitze der fremdenfeindlichen Bewegung. Gestützt auf die Armee erreichte er kurz nacheinander den Sturz der Ministerien Riaz (9. 9. 1881) und Scherif (2. 2. 1882) und seinen eigenen Eintritt in ein neues Kabinett als Kriegsminister (4. 2. 1882). Seine Anstrengungen, den Vizekönig Tewfik-Pascha abzusetzen, führten zu einem Einschreiten der Mächte (25. 5. 1882), jedoch schon drei Tage darnach brach ein Aufstand aus, dem dann am 11. Juni ein allgemeines Hinmorden der Europäer in den Straßen Kairos folgte. Gemeinsam zeigten nunmehr (17. Juni) England und Frankreich der Pforte an, daß sie mit Waffengewalt in Ägypten die Ruhe wiederherstellen würden; gleichzeitig luden sie die Mächte zu einer internationalen Konferenz nach Konstantinopel ein. Der Sultan nahm von der ihm mitgeteilten Absicht der beiden Mächte keine Notiz, ermutigte im Gegenteil Arabi durch die Verleihung des Medjidjeh-Ordens (24. Juni). Der ergangenen Einladung folgten mit Ausnahme der Türkei alle Mächte, und am 23. Juni trat unter dem Vorsitz des

italienischen Gesandten Grafen Corti die Konferenz zusammen. Inzwischen nahm der Aufstand in Ägypten immer bedrohlichere Dimensionen an. Nach vorangegangener Mitteilung an das französische Geschwader im Hafen von Alexandria und der jegliche militärische Unterstützung ablehnenden Antwort Frankreichs eröffnete der englische Admiral Seymour am 11. Juli das Bombardement auf Alexandria. Das französische Geschwader verließ den Hafen, Frankreich verhielt sich trotz der Mahnungen Gambettas [1]) völlig passiv und England handelte nunmehr allein, als Mandatar Europas. Innerhalb einer relativ kurzen Spanne Zeit hatte es die Rolle des Kanalgegners mit der des offiziellen Kanalprotektors vertauscht, welche das verblendete Frankreich aufgab. Die französische Kammer verweigerte den vom Ministerium Freycinet für die Entsendung von 4000 Mann nach Ägypten geforderten Kredit von $9^1/_2$ Millionen Fr., das englische Parlament bewilligte Gladstone 58 Millionen zum gleichen Zwecke. Die Maßregeln, die England nunmehr zum Schutze der Ordnung überhaupt und des Suezkanals im besonderen traf, waren so eigentümlicher Natur — der englische Admiral Hoskins besetzte Suez und Port Said, Lord Seymour verbot jeden Verkehr im Kanal und bezahlte keine Abgaben, bis ihn Lesseps durch Vorenthaltung von Lotsen zur Zurücknahme dieser Befehle zwang —, daß Lesseps und der Aufsichtsrat der SKG. wiederholt protestierten, ohne jedoch bei der französischen Regierung Unterstützung zu finden.[2])

Die Konferenz zu Konstantinopel hatte bereits in ihrer zweiten Sitzung einmütig das berühmte Uneigennützigkeitsprotokoll (Self-Denying Protocol) aufgestellt. „Die durch die Unterzeichneten vertretenen Regierungen verpflichten sich, in jeder Lage, die sich auf Grund ihres gemeinsamen Vorgehens zur Regelung der ägyptischen Angelegenheiten ergeben könnte, weder irgend einen territorialen Vorteil, noch die Einräumung eines ausschließlichen Sonderrechts oder eines kommerziellen Vorteils für ihre Untertanen zu erstreben, soweit nicht auch jede andere Nation die gleichen Begünstigungen erlangen kann.“ [3])

---

[1]) Rede vom 18. 7. 1882; vgl. Guillon, L'Egypte contemporaine et les interêts français, Grénoble 1885, S. 33 ff.

[2]) vgl. Camand S. 128 ff.

[3]) vgl. Art. 12 des Vertrags von Konstantinopel.

Einige Tage später verlieh die Konferenz in einer einstimmig gefaßten Resolution und ebenso der italienische Minister Mancini in einer Note an den englischen Gesandten Sir Paget dem Gedanken Ausdruck, daß die Mächte ein isoliertes Vorgehen Englands in Anbetracht des universellen Interesses an der Freiheit des Kanals ungern sehen würden. Mancini schlug die Neutralisierung des Kanals vor. Nachdem man sich über den Begriff Neutralisierung für den vorliegenden Fall dahin geeinigt hatte, daß man keine absolute (Kriegsschiffe von der Passage ausschließende), sondern eine nur relative (den Kanal und seine Zugänge jeglichem Kriegsakte entziehende) Neutralität wolle, wurden der Konferenz zu Konstantinopel folgende Vorschläge unterbreitet:

„Frankreich und England schlagen der Konferenz vor, bestimmte Mächte zu beauftragen, vorkommendenfalls die zum Schutze des Kanals gerade notwendigen Maßregeln zu treffen.

Um Zeitverlusten vorzubeugen, wären die so bestimmten Mächte nach Übernahme des Mandats zu ermächtigen, über Art und Zeitpunkt der Aktion zu entscheiden.

Diese Aktion hätte sich in jedem Falle auf der Grundlage des Uneigennützigkeitsprotokolls zu halten.

Die beiden Fragen, mit denen die Konferenz sich jetzt hauptsächlich befaßte, blieben ungelöst: die Neutralisierung scheiterte an dem zähen Widerstand Englands, und zu einer Fixierung der momentan erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen bedurften die Konferenzmitglieder die Ermächtigung ihrer Regierungen. Ohne nennenswerte Resultate vertagte sich die Konferenz am 14. 8. 1882.

Die englische Armee, die in Ägypten während der Verhandlungen recht tätig gewesen war, errang am 13. September bei Tell-el-Kebir einen entscheidenden Sieg über die Truppen Arabis. Am nächsten Tag war Kairo besetzt, Armee-, Justiz- und Finanzverwaltung in den Händen Englands.

2. Kapitel.

Der Vertrag von Konstantinopel.

Erster Abschnitt.

§ 7.

Ansätze zu einer vertraglichen Regelung. Das Rundschreiben Lord Granvilles und die Londoner Deklaration.

Die Vorkommnisse des Jahres 1882 wirkten insofern segensreich, als sie Europa nachdrücklich daran erinnerten, daß die Suezkanalfrage eine befriedigende Lösung durchaus noch nicht gefunden hatte, daß der bisher bestehende, rein tatsächliche Zustand zu schweren Komplikationen führen konnte. Ein Vorbild für den notwendig gewordenen Suezkanalvertrag bestand bereits in dem zwischen den Vereinigten Staaten von Nordamerika und Großbritannien abgeschlossenen Clayton-Bulwer-Vertrag (1850), auf den wir im zweiten Teil unserer Darstellung ausführlicher einzugehen haben.[1])

Zuerst hatte die (private) internationale Friedensliga die Frage aufgenommen. Sie kleidete (September 1882) ihre Wünsche in folgende Resolution: „Der Suezkanal und seine Zugänge sind kraft Völkerrechts neutral und alle zivilisierten Nationen haben die Pflicht und das Recht, diese Neutralität zu wahren." Zur Erreichung dieses Zieles schlug die Liga die Bildung eines internationalen Schiedsgerichts vor.[2])

Die Initiative unter den Mächten ergriff Großbritannien. Der britische Staatssekretär Lord Granville richtete am 3. 1. 1883 an die Gesandten Englands an den Höfen von Berlin, Paris, Rom, St. Petersburg und Wien ein berühmt gewordenes Rundschreiben, in dem er die Grundlagen für eine vertragliche Regelung des freien Schiffsverkehrs im Suezkanal folgendermaßen fixierte:

1. Der Kanal soll frei sein für die Durchfahrt aller Schiffe und unter allen Umständen.

---

[1]) vgl. Martens II, 256; Camand S. 41 ff.; Rossignol 183 ff.

[2]) Camand 135.

2. Es soll in Kriegszeiten der Aufenthalt von Schiffen eines Kriegsführenden im Kanal zeitlich begrenzt und weder Truppen noch Kriegsvorräte im Kanal ausgeschifft werden.

3. Kein feindseliger Akt soll stattfinden im Kanal und seinen Zugängen oder überhaupt irgendwo in den ägyptischen Küstengewässern, auch nicht in dem Falle, daß die Türkei eine der kriegführenden Mächte sein sollte.

4. Keine der beiden unmittelbar vorhergehenden Bestimmungen soll Anwendung finden auf die Maßregeln, welche erforderlich werden können für die Verteidigung Ägyptens.

5. Jede Macht, deren Kriegsschiffe am Kanal irgend welchen Schaden verursachen sollten, hat die Kosten sofortiger Wiederherstellung zu tragen.

6. Ägypten soll innerhalb seiner Machtsphäre alle Maßregeln treffen, um die Beobachtung der Vorschriften zu sichern, welche aufgestellt sind für die Benutzung des Suezkanals durch die Schiffe kriegführender Mächte.

7. Befestigungen dürfen weder im Kanal noch in dessen Umgebung errichtet werden.

8. Diese Regelung soll die Territorialrechte der ägyptischen Regierung weder beschränken noch angreifen, soweit nicht ausdrücklich anders bestimmt werden wird.

Das Rundschreiben ist die klassische Zusammenfassung aller englischen Wünsche, charakterisiert durch das Bestreben, die Mächte von jeder Überwachung und Kontrolle fernzuhalten.[1]) Es blieb ohne Antwort. Ein zweiter Versuch Lord Granvilles, die Frage in Fluß zu bringen, ist enthalten in einem Schreiben an den Gesandten Frankreichs vom 16. 6. 1884, in dem gesagt ist, daß die britische Regierung „im Augenblick der Beendigung der englischen Okkupation oder vorher den Mächten und der Pforte ein Projekt über die Neutralisation Ägyptens nach den für Belgien angenommenen Grundsätzen unterbreiten und Vorschläge bezüglich des SK. in Übereinstimmung mit den im Rundschreiben vom 3. 1. 1883 enthaltenen machen würde“.[2])

---

[1]) s. Blue book, Egypt. No. 19 1885 S. 1; Earl Granville, to Her Majestys Representatives, at Paris, Berlin, Vienne Rome and Saint Petersburg, Parliamentary papers, Egypt. no 2. 1883; RD. I, XVII, 616.

[2]) Camand S. 138.

Die nächsten Vorschläge gingen von Frankreich aus. Der französische Minister des Auswärtigen schlug in einem Memorandum vom 1. 2. 1885 vor, „in Kairo eine Kommission zusammentreten zu lassen, mit dem Auftrag, ein Abkommen über den Suezkanal vorzubereiten".[1]) Zunächst fand dieser Vorschlag bei Lord Granville wenig Gegenliebe; er hätte Unterhandlungen der Kabinette einer Konferenz vorgezogen, und an Stelle Kairos schlug er London vor. Damit war jedoch Frankreich nicht einverstanden und verlangte die Einberufung einer Konferenz nach Paris. Schließlich einigte man sich auch auf die französische Hauptstadt und unterbreitete der in London zur Regelung der ägyptischen Finanzen gerade tagenden Konferenz der Mächte diesen Vorschlag. Die Konferenz beschloß Einberufung einer weiteren Konferenz von Vertretern der Großmächte[2]) auf den 30. 3. nach Paris zu dem Zwecke, ein internationales Abkommen vorzubereiten und auszuarbeiten auf der Grundlage des britischen Rundschreibens vom 3. 1. 1883.[3])

Dieser Beschluß, die Londoner Deklaration vom 17. 3. 1885, wurde gefaßt, um „eine endgültige Normierung der Rechtsstellung des Kanals herbeizuführen und dadurch zu allen Zeiten und für alle Mächte die freie Benutzung des Suezkanals zu gewährleisten".

§ 8.

Die Pariser Konferenz (1885).

Auf der Konferenz waren zehn Staaten vertreten, die Großmächte, Spanien und die Niederlande,[4]) die Türkei und Ägypten. Der Vertreter Ägyptens hatte lediglich beratende Stimme. Den Vorsitz führte der erste Vertreter Frankreichs Billot.[5])

Zwei Entwürfe wurden der Konferenz vorgelegt, einer von der englischen und einer von der französischen Regierung. Beide fußten auf Lord Granvilles Zirkular; der französische Entwurf enthielt aber

---

[1]) Livre jaune 1885 p. 31; Camand a. a. O.

[2]) Zu der Konferenz wurden auf Grund eines energischen Protestes noch Spanien und die Niederlande eingeladen.

[3]) Blue book, Egypt. no 19 S. 6; Declaration of London, of march 1885; Ier Livre jaune, 1885 p. 43.

[4]) s. o. Anm. 2.

[5]) Die Namen der Delegierten finden sich bei Camand.

außerdem noch einige Punkte, die jenes Dokument nicht vorgesehen hatte.

Der französische Entwurf schloß Kriegsschiffe vom Aufenthalt im Kanal aus (mit Ausnahme von höchstens zwei leichten Fahrzeugen jeder Nation, die ohne Kriegsflagge in den Zugangshäfen stationieren dürften), der englische verbot nur den Schiffen kriegführender Staaten, sich im Kanal auszurüsten oder zu verproviantieren, soweit es nicht erforderlich sei zur Erreichung des nächsten Hafens.

Beide Entwürfe verboten die Ausübung von feindseligen Handlungen im Kanal, der französische Entwurf auch für den Fall, daß die Türkei Kriegspartei sein sollte.

Beide Entwürfe enthielten die Verpflichtung der Mächte, für Schaden, den ihre Schiffe anrichten sollten, aufzukommen.[1])

Der Hauptunterschied der beiden Entwürfe lag in der Art, wie die Ausführung der Vertragsbestimmungen gesichert werden sollte. Der englische Entwurf wollte die zur Ausführung erforderlichen Maßregeln dem Khediven zu treffen überlassen, der französische Entwurf sah eine internationale Kommission vor.[2])

Die Konferenz übertrug die Vorberatung der beiden Entwürfe einer Unterkommission, die unter dem Vorsitze des zweiten französischen Vertreters Barrère aus den ersten Delegierten der Mächte bestand.[3]) Diese Kommission arbeitete einen dritten Entwurf aus, den Barrère am 19. 4. der Plenarkommission übergab. Zum großen Teil lehnt sich dieser dritte Entwurf an seine beiden Vorbilder an und bringt nur einige neue Bestimmungen über die Durchfahrt von Kriegsschiffen der Belligerenten, über die Behandlung von Prisen u. a.

Die Pariser Konferenz beendete ihre Arbeiten am 13. 6. 1885. In mehreren Punkten, von denen wir die wesentlichsten hervorhoben, war eine Übereinstimmung nicht zu erzielen.[4])

---

[1]) In der endgültigen Redaktion wurde auf Antrag des niederländischen Vertreters Asser dieser Passus, weil schon ex jure civili selbstverständlich, weggelassen.

[2]) Über einige kleinere Differenzen vgl. Asser R. D. I. XX S. 534.

[3]) Der Vertreter Ägyptens, Fakhry-Pascha, hatte auch hier nur beratende Stimme. — Genaueres über die Verhandlungen s. bei Sir Travers Twiß R. D. I. XVII (1885) S. 618 ff.

[4]) Schon Bluntschli hatte prophezeit, daß die Suezkanalfrage nicht in

Es wäre vielleicht noch zu einem Vergleich gekommen, wenn die Vertreter Englands nicht durch Gladstones Sturz gezwungen worden wären, erst neue Instruktionen einzuholen.

Die Verhandlungen setzten nun längere Zeit aus, da sich Lord Salisbury, Gladstones Nachfolger (und bald Vorgänger) mit der wichtigen Kanalfrage infolge der sonstigen Komplikationen während seiner kurzen Amtsdauer nicht beschäftigen konnte. Im neuen Kabinett Gladstone übernahm Lord Rosebery, ein mit der Suezkanalfrage seit langen Jahren vertrauter Staatsmann, das Portefeuille des Auswärtigen. Die Unterhandlungen wurden nun zunächst nur zwischen England und Frankreich geführt. Die anderen Mächte wollten mit der Frage erst wieder beschäftigt werden, wenn zwischen den beiden meistinteressierten Nationen Übereinstimmung geschaffen wäre.

Auf die Anfragen, die der französische Minister Freycinet durch den Gesandten der Republik in London, Waddington, an die englische Regierung richtete, erfolgte zunächst gar keine, auf energische Wiederholung die sehr vage Antwort Lord Roseberys (vom 11. 3. 1886), die britische Regierung halte den Zeitpunkt zur Wiederaufnahme der Verhandlungen nicht für geeignet; die weitere Vertagung „stehe nicht im Widerspruch zu dem Wunsche anderer Mächte und sei durch verschiedene Erwägungen veranlaßt“.[1] Die Erwiderung Freycinets führte dann aber doch zur Wiedereröffnung der Verhandlungen. Diese zogen sich indessen noch lange hin, da durch den Sturz des neuen Kabinetts Gladstone und des Kabinetts Freycinet sich wieder Komplikationen ergeben hatten. Am 24. 10. 1887 kam es zu einem Vergleich zwischen den beiden Staaten. Die englische Regierung machte jedoch einen Generalvorbehalt dahin, daß die Vertragsbestimmungen über den Suezkanal nur insoweit zur Anwendung kommen dürften, als sie nicht unvereinbar seien mit dem vorübergehenden und exzeptionellen Zustand Ägyptens, als sie nicht die Handlungsfreiheit der britischen Regierung während der Okkupationsperiode hemmten.[2]

---

einem Anlauf gelöst werden könne, daß man vielmehr nur etappenweise vorwärts kommen würde (Camand 148).

[1]) Livre jaune, 1886—87, p. 7.

[2]) s. Fleischmann S. 220 Note 1; Freycinet S. 353.

Die Mächte erklärten sich im Prinzip mit den Bestimmungen einverstanden, ebenso nach einigem Zögern die Türkei. Am 20. 6. 1888 ergingen die Aufforderungen zur Ratifikation des Abkommens. Am 29. 10. 1888 wurde der Vertrag über die freie Benutzung des Suezkanals von den Vertretern der Mächte zu Konstantinopel unterzeichnet.

Zweiter Abschnitt.

Der Inhalt des Vertrages.

§ 9.

Allgemeines. Subjektive und objektive Begrenzung der Vertragssphäre.

Sir Trawers Twiß hat den Suezkanal einmal die Sphinx der europäischen Diplomatie genannt, und das mit Recht: wenige Probleme haben politisch und rechtlich der Theorie und der Praxis so lange und so erfolgreich Schwierigkeiten gemacht, als die Suezkanalfrage. Der Vertrag von Konstantiopel, das Produkt einer fast zwanzigjährigen Entwicklung, ist eines der wichtigsten völkerrechtlichen Dokumente des an internationalen Verträgen so reichen 19. Jahrhunderts. Wir werden im folgenden zunächst die subjektive und objektive Begrenzung der Machtsphäre des Vertrages kurz überblicken und dann durch eine Betrachtung der rechtlichen Situation des Khediven und der Mächte, sowie des wichtigen Instituts der internationalen Überwachungskommission die Möglichkeit gewinnen, die auf Grund des Vertrags sich ergebende Rechtslage zu untersuchen.

I. Der Vertrag wurde geschlossen von den Staaten: Deutsches Reich, Österreich-Ungarn, Frankreich, Großbritannien, Italien, Niederlande, Rußland, Spanien, Türkei. Nachträglich sind (auf Grund des Art. 16) dem Vertrage beigetreten: Dänemark, Griechenland, Portugal, Schweden, Norwegen, Japan, China. Den Unterschied zwischen diesen beiden Gruppen auf der einen und den Nichtvertragsstaaten auf der andern Seite hält Rossignol[1]) für einen rein juristischen, praktisch nicht in die Erscheinung tretenden. Beide Kategorien — Vertrags-

[1]) a. a. O. S. 200.

staaten und Nichtvertragsstaaten — befänden sich im wesentlichen in der gleichen Lage, nur hätten die Vertragsstaaten das Recht, sich gemäß Art. 10 des Vertrags gegebenenfalls mit der kaiserlichen ottomanischen Regierung ins Benehmen zu setzen. Rossignol möchte sogar noch einen Schritt weiter gehen und behaupten, daß im modernen Europa internationale Regeln allgemeinen Charakters, die von den Großmächten festgesetzt seien, alle andern auch ohne ihre Zustimmung verpflichteten. Damit fußt Rossignol offenbar auf der Idee Bluntschlis, daß es „pacta", Staatsverträge, gebe, die „instar legis" wirken und deren Inhalt als „notwendiges" Völkerrecht auch die am Abschluß Unbeteiligten zwingend verpflichte. Gegen diesen Satz sagt mit Recht Zorn in der Deutschen Juristenzeitung[1]: „Es ist juristisch unmöglich, ein rechtliches Gebundensein an einen Staatsvertrag konstruieren zu wollen für Parteien, die ihn nicht mit abgeschlossen haben. Tatsächliche Notwendigkeiten dieser Art müssen gewiß zugegeben werden, auch mag eine stillschweigende Zustimmung solcher, die am Abschluß nicht beteiligt waren, aus bestimmten Tatsachen juristisch gefolgert werden können. Aber niemals wird man mit juristischen Mitteln dazu gelangen können, ein rechtliches Gebundensein von Staaten an Staatsverträge nachzuweisen, die sie nicht mit abgeschlossen haben."

Außerdem aber besteht noch ein von Rossignol übersehener Gegensatz zwischen den Staaten, die den Vertrag schlossen, und denen, die ihm später beitraten, in der Frage der Überwachungskommission. Diese Kommission besteht nur aus Vertretern der ersteren, wie sich schon aus den Protokollen der Pariser Konferenz ergibt. Die Konferenz wollte nämlich die Überwachungskommission rekrutieren aus den Vertretern der Londoner Signatarmächte, also der Großmächte und der Türkei. Dagegen erhoben die Niederlande und Spanien Einspruch unter Hinweis auf ihre (quantitativ mehreren Signatarmächten überlegene) Benutzung des Suezkanals. Die Bedenken des Vorsitzenden Billot, es würden dann nach und nach alle Staaten an der Überwachungskommission partizipieren wollen, wurden durch den italienischen Delegierten Pierantoni zerstreut durch den Hinweis, daß man in der Vertragspraxis stets die Vertragsparteien (parties stipulantes) von

[1]) 1906 S. 33.

den Beitrittsparteien (parties adhérentes) geschieden und diesen Weg auch im vorliegenden Entwurf eingeschlagen habe.[1])

Der Art. 8 des Vertrages spricht dementsprechend auch von den Agenten der „Signatarmächte“.

II. Wir wenden uns zum Anwendungsbereich des Vertrages in objektiver Beziehung. Vor allen Dingen steht natürlich unter dem Schutze des Vertrags der Kanal κατ'ἐξοχήν, der am 16. 11. 1869 eröffnete maritime Suezkanal. Über ihn können eingehende Erörterungen mit Rücksicht auf unsere ausführliche historische Betrachtung füglich unterbleiben.

Aber auch die Einbeziehung des Süßwasserkanals in die Vertragssphäre war unbedingt notwendig. Lord Granvilles Rundschreiben hatte seiner allerdings noch nicht gedacht, aber die Pariser Konferenz überzeugte sich auf Grund der Darlegungen von Ferdinand und Charles de Lesseps von der Notwendigkeit der Einbeziehung. Der Vertrag erkennt seine Unentbehrlichkeit[2]) für den maritimen Kanal an. Der französische und englische Entwurf wollten gleichlautend die „Unverletzlichkeit“ (inviolabilité) des Süßwasserkanals. Sir Pauncefote hielt diesen Ausdruck für zweideutig und forderte präzisere Fassung. Er legte Verwahrung ein gegen die Identifizierung von Unverletzlichkeit und Neutralität. Es liege übrigens auch ganz außerhalb des Machtbereichs der Konferenz, einen beliebigen Punkt des ägyptischen Staatsgebiets — und der Süßwasserkanal sei geradezu ein fil au coeur Ägyptens — zu neutralisieren.[3]) Um die befürchteten Zweideutigkeiten zu vermeiden, einigte sich die Kommission auf die heutige Fassung des Art. 2. Die Mächte sind danach verpflichtet, „die Sicherheit des Kanals und seiner Zuflüsse nicht zu beeinträchtigen“.

Kriegsrechtliche Akte und Schiffahrtsstörungen jeglicher Art sind aus dem Kanalgebiet verbannt. Der Art. 4 des Vertrags erstreckt diese „Befriedung“ (v. Liszt) auf die Einfahrtshäfen des Kanals und einen Umkreis von 3 Seemeilen von diesen Häfen aus. Die allgemeinere Fassung „im Kanal und seiner Umgebung, sowie in den Zugangshäfen und den ägyptischen Küstengewässern“ hatte die Zu-

[1]) vgl. Prot. der Pariser Konferenz S. 175—178.

[2]) Gründe der Unentbehrlichkeit bringt Camand a. a. O. S. 224 ff.

[3]) Livre jaune p. 37.

stimmung der englischen Delegierten nicht gefunden. Sie befürchteten eine zu extensive Auslegung dieser Formulierung. Der Russe Hitrowo wollte das ganze Rote Meer (fast 2600 km lang) unter den Vertrag gestellt wissen; der italienische Bevollmächtigte Reßmann hielt dies für ganz außerhalb der Zuständigkeit der Kommission gelegen. Nach längerer Debatte[1]) schlug Pauncefote vor, die streitigen Worte zu ersetzen durch: „in einem Umkreis von einer Seemeile von den Häfen aus". Auf Antrag Husny-Paschas (Türkei, einigte man sich dann auf drei Seemeilen.

§ 10.

Die Rechtsstellung des Khediven.

Der Vertrag von Konstantinopel bedeutet einen erheblichen Eingriff in die Territorialhoheitsrechte Ägyptens: der Suezkanal ist mit einer völkerrechtlichen Servitut belastet. Dies gilt jedoch nur, insoweit der Vertrag ausdrückliche Bestimmungen darüber enthält. Nach Art. 13 erleiden die souveränen Rechte des Sultans, sowie die Rechte und Immunitäten des Khediven, wie sie aus den Firmanen hervorgehen, außer den ausdrücklich vorgesehenen Verbindlichkeiten keinerlei Eintrag. Welches sind nun diese Verbindlichkeiten?

Die grundlegende Verpflichtung des Khediven statuiert der Art. 9: „Die ägyptische Regierung wird innerhalb der Grenzen ihrer Befugnisse, wie dieselben aus den Firmanen hervorgehen, und unter den im gegenwärtigen Vertrage vorgesehenen Bedingungen die erforderlichen Maßregeln ergreifen, um der Durchführung dieses Vertrags Achtung zu verschaffen." Die Ausführung des Vertrags ist also ganz in die Hände der ägyptischen Regierung gelegt. Sie hat die jeweils durch die Umstände gebotenen Maßnahmen zu treffen. Sollte sie im Einzelfalle nicht über hinreichende Mittel verfügen, so hat sie die Pforte um Sukkurs anzugehen. Die türkische Regierung hat dann ihrerseits die Pflicht, die übrigen Signatarmächte der Londoner Deklaration d. h. die Großmächte, zu benachrichtigen, sowie, wenn nötig, sich mit ihnen bezüglich der erforderlichen Maßnahmen ins Einvernehmen zu setzen.[2]) Hier hat man also den Kreis der beteiligten Mächte wieder

---

[1]) Prot. S. 186ff., Sitzung vom 9. 6. 1885.

[2]) Art. 9 Abs. 2.

auf die Großmächte beschränkt, wohl um den kleineren Staaten (Holland und Spanien) die Last zu ersparen.

Aus dieser allgemeinen Verpflichtung des Khediven ergeben sich im Einzelfall folgende Spezialaufgaben:

1. Durch Art. 1 ist der Khedive verpflichtet, die Durchfahrt durch den Suezkanal in Kriegs- wie in Friedenszeiten den Kriegs- und Handelsschiffen aller Flaggen zu gestatten. Diese Verpflichtung bildet die Grundlage des ganzen Vertrags; sie bleibt auch in den Ausnahmefällen, wo ein Abweichen von sonstigen Vertragsbestimmungen (Art. 4, 5, 7, 8) gestattet ist (gemäß Art. 9 und 10), unberührt.

Die gleiche Behandlung wie den Kriegsschiffen der Belligerenten sichert dann der Art. 6 den Prisen zu. Wir werden auf diese und auf das wichtige Blockadeverbot weiter unten (§ 11) zurückkommen.

2. Der Khedive hat ferner dafür zu sorgen, daß innerhalb der durch Art. 4 gezogenen Grenzen kein Akt des Kriegsrechts oder sonstiger Störung sich ereignet, daß Kriegsschiffe von Belligerenten sich im Kanal und seinen Einfahrthäfen nur innerhalb der Grenzen des unbedingten Bedarfs mit Lebensmitteln oder Vorräten versehen und daß die Durchfahrt dieser Schiffe durch den Kanal in der kürzesten Zeit erfolgt.[1])

Einen Aufenthalt von mehr als 24 Stunden in Port Said oder Suez darf der Khedive nur Schiffen in Seenot gestatten, außerdem hat er darüber zu wachen, daß zwischen dem Auslaufen von Schiffen miteinander im Kriege befindlicher Nationen stets ein Zeitraum von 24 Stunden gewahrt bleibt.

3. Endlich hat er in Kriegszeiten das Aus- und Einschiffen von Truppen, Munition und Kriegsmaterial seitens der Kriegführenden zu verhindern[2]) und

4. darüber zu wachen, daß die Mächte in den Gewässern des Kanals keine und in Port Said oder Suez höchstens zwei — Belligerenten auch hier keine — Kriegsschiffe stationieren.[3])

Die Rechte, die dem Vizekönig bleiben, sind trotz des allgemeinen Vorbehalts des Art. 13 verhältnismäßig karg. Der Kanal bleibt integrierender Bestandteil des ägyptischen Staatsgebiets, und

---

1) Art. 4 Abs. 2.

2) Art. 5.

3) Art. 7.

der Khedive hat das Recht, ihn gegen Angriffe zu verteidigen, aber nur „par ses propres forces". Diese Begrenzung des khedivischen Verteidigungsrechtes bedeutet für den Vizekönig das Verbot, bei seinen Verbündeten Unterstützung zu suchen. England, gegen das sich diese Bestimmung in erster Linie richtet, hatte sich lange wider ihre Aufnahme gesträubt.

Außerdem bleibt dem Khediven das Recht, den Kanal zu befestigen, sofern darin keine Beeinträchtigung der freien Durchfahrt liegt und die internationale Kommission deshalb die Beseitigung der Bauten verlangt. Eine gewichtige Entschädigung für die eingebüßten Rechte und gleichzeitig einen Grund, von dem letztangeführten Rechte der Befestigung nur geringen oder gar keinen Gebrauch zu machen, bildet für den Khediven die Gewißheit, von der Kanalseite her einen Angriff nicht befürchten zu müssen.

§ 11.

Die Stellung der Mächte.

Der Pflicht des Khediven, Schiffen und Prisen die freie Durchfahrt durch den Kanal zu gestatten, entspricht das Recht der Mächte, hiervon Gebrauch zu machen. Der Art. 6, der sich mit den Prisen beschäftigt, ist eine Reproduktion des Art. 7 des Konferenzentwurfs. Rossignol[1]) nimmt mit Unrecht an, der englische Entwurf habe eine Bestimmung über die Behandlung der Prisen überhaupt nicht enthalten. Das Granvillesche Rundschreiben schweigt allerdings über diesen Punkt, aber der englische Entwurf verbot den Kriegsschiffen das Einführen von Prisen in den Kanal.[2]) In der Kommission von 1885 hatte dieser Punkt eine lebhafte Debatte hervorgerufen. Die Kommission nahm dann in Art. 7 ihres Entwurfs die heutige Fassung an.

Man war im Zweifel, ob die Vorschrift des Art. 6 auch Anwendung finden sollte auf Prisen, die der Gewalt des Gegners entronnen sind. Auf eine Anfrage des niederländischen Delegierten Asser erklärte der Vorsitzende der Kommission Billot, daß Theorie und Praxis

---

[1]) a. a. O. S. 200.

[2]) vgl. R. D. I. XX S. 545.

des Völkerrechts eine derartige Ausdehnung des Prisenbegriffs übereinstimmend verneinen.[1])

Die Mächte dürfen, wie bereits erwähnt, in den Einfahrtshäfen Port Said und Suez zwei Kriegsschiffe stationieren. Dieses Recht sistiert für die Zeit, während welcher eine Macht sich im Kriege befindet.[2])

Gemäß Art. 12 (KE. Art. 13) haben die Mächte ein Recht auf völlig gleichmäßige Behandlung. Der Artikel enthält die schon bei früheren Gelegenheiten aufgestellte Uneigennützigkeitsklausel.[3]) Der letzte Satz („die Rechte der Türkei als Territorialmacht sind jedoch vorbehalten“) verdankt seine Aufnahme einem Antrag des türkischen Delegierten Tewfik-Bey.[4])

Dagegen sind die Mächte verpflichtet, die freie Benutzung des Kanals in Kriegs- wie in Friedenszeiten nicht zu beeinträchtigen. Vor allem ist hier wichtig das Verbot der Blockade, und zwar der Friedens- und Kriegsblockade,[5]) das im Abs. 3 des Art. 1 sehr bestimmt formuliert ist. „Der Kanal wird niemals der Ausübung des Blockaderechts unterworfen werden.“ Die Subkommission von 1885 hatte dem noch hinzugefügt: „noch irgend einem andern Kriegsrechte“.[6]) Dieser Zusatz war veranlaßt durch den Baron von Haan (Österreich) und sollte das Recht der Durchsuchung treffen, verschwand aber in der endgültigen Fassung des Konferenzentwurfes wieder, offenbar auf Betreiben Englands. Das Durchsuchungsrecht fällt daher jetzt unter die allgemeine Bestimmung des Art. 4 („kein Kriegsrecht“), soweit nicht die in den Art. 9 und 10 statuierten Ausnahmen Platz greifen.

Die Mächte sind ferner vertraglich gebunden, das Material, die Anstalten, Bauten und Arbeiten des maritimen und des Süßwasserkanals zu respektieren.

Diese Verpflichtung geht auf einen Vorschlag des deutschen Delegierten v. Derenthall zurück, der auch die Zustimmung des englischen Vertreters Sir Ch. Rivers Wilson fand. Der von Camand[7]) unter

[1]) Prot. der Konferenz S. 171/72.

[2]) Art. 7.

[3]) s. S. 21.

[4]) Prot. S. 163, 211.

[5]) Rossignol 201 — R. D. I. XX, 537 — Prot. S. 152—153.

[6]) R. D. I. 536; Prot. S. 152—153.

[7]) a. a. O. S. 228.

Berufung auf den analogen Art. 21 (nicht 12) der Donauschiffahrtsakte vom 2. (nicht 22.) 11. 1865[1]) geäußerte Wunsch, den Vertragsschutz auch auf das Personal der Gesellschaft auszudehnen, ist nicht unberechtigt. Die wichtige Verbindlichkeit, die Art. 4 den Mächten auferlegt, haben wir bereits kurz berührt. Die Pflicht zur Unterlassung aller kriegsrechtlichen und sonstigen Akte, welche eine Hinderung der freien Schiffahrt auf dem Kanal bezwecken, besteht auch in dem Falle, daß das ottomanische Reich selbst eine der kriegführenden Mächte sein sollte.

Die Pflicht der Kriegführenden, ihre Kriegsschiffe möglichst rasch und mit höchstens 24stündigem Aufenthalt, gegebenenfalls unter Einhaltung der 24stündigen Zwischenfrist seit Auslaufen des Gegners, durch den Kanal zu bringen, war bereits Gegenstand der Betrachtung.

Das Verbot des Aus- und Einschiffens von Truppen, Munition und Kriegsmaterial im Kanal während eines Krieges hatte in der Fassung des Konferenzentwurfes (Art. 6) gelautet: „Die Fahrzeuge werden im Kanal und dessen Einfahrtshäfen weder Truppen noch Munition noch Kriegsmaterial aus- oder einschiffen“, hatte also die Beschränkung auf Kriegszeiten und kriegführende Mächte noch nicht enthalten. England und Italien protestierten energisch gegen diese Verallgemeinerung, die auch mit Art. 2 des Lord Granvilleschen Rundschreibens kontrastiere,[2]) dagegen bestanden Rußland und die Türkei auf der allgemeineren Fassung. Der Vertrag von Konstantinopel realisierte den englischen Vorschlag.

§ 12.

Die internationale Kontrolle.

Die Schwierigkeiten, welche die Überwachungsfrage mit sich brachte, löste die Pariser Konferenz nicht. Der französische und der englische Entwurf standen sich schroff gegenüber. Art. 8 des letzteren wollte einfach den Khediven ermächtigen, innerhalb seines Machtbereichs alle zur Aufrechterhaltung der Vertragsnormen erforderlichen Maßregeln zu treffen. Die Signatarmächte wären auf diese Weise völlig ausge-

---

[1]) Abgedruckt bei Fleischmann S. 72.

[2]) s. oben § 7 S. 24.

schaltet worden. Anders das französische Projekt: nach dessen Bestimmungen sollte eine ständige Kommission der Mächte, welche die Londoner Deklaration unterzeichnet hatten (Großmächte und Türkei), die Aufgabe des Kanalschutzes übernehmen. Die Majorität der Subkommission nahm den französischen Vorschlag an. Der englische Delegierte hatte proponiert, die Vertreter der Großmächte in Ägypten sollten, ohne eine Kommission zu bilden, über die Ausführung der Vertragsbestimmungen wachen, um gegebenenfalls ihre Regierung zum Einschreiten zu veranlassen. Der italienische Delegierte beantragte einen anderen Zusatz, demgemäß die Vertreter der Londoner Signatarmächte im Falle eines Krieges oder der Gefährdung des Kanals durch innere Unruhe sich unter dem Vorsitz eines türkischen Spezialgesandten vereinigen sollten zum Schutze des Kanals. Die Mehrheit der Konferenz wollte in der permanenten Überwachungskommission ein unabhängiges Organ schaffen, mit der Befugnis, dem Khediven im Namen Europas Maßregeln vorzuschlagen. England und Italien wollten eine lediglich fakultative, von Fall zu Fall zusammentretende Diplomatenkonferenz ohne eigene Befugnisse. Der englische Delegierte erklärte die Schaffung einer internationalen Kommission für unvereinbar mit den von Lord Granville in seinem Rundschreiben festgelegten Grundsätzen, nach denen nur der Territorialmacht die Sorge für die Ausführung des Vertrags zustehe.[1]) Ferner bestritt er die Notwendigkeit eines eigenen Überwachungsorgans und sprach die Befürchtung aus, daß ein solches weit mehr Schatten- als Lichtseiten aufweisen würde. Die Vertreter Deutschlands, Österreich-Ungarns, Frankreichs und Rußlands, im Verlauf der Verhandlungen auch die Delegierten der Türkei und der Niederlande, hielten dagegen eine internationale Kommission nicht nur für zweckmäßig, sondern geradezu für notwendig; man wies auf das Beispiel der Donau hin: mit dem Wirken der europäischen Donaukommission sei man allgemein sehr zufrieden, und im vorliegenden Falle ständen weit umfassendere Interessen auf dem Spiel.[2]) Der englische Delegierte, Sir Julian Pauncefote, bestritt die Berechtigung dieser Analogie.[3]) Der zweite englische Vertreter, Sir Wilson, sah in der

---

[1]) s. Art. 6 des Rundschreibens, oben S. 24.

[2]) vgl. den Bericht des Vorsitzenden der Subkommission Barrère S. 162.

[3]) s. Einleitung S. 8 f.

Konstituierung der Kommission einen Eingriff in die ottomanische Souveränität. Und doch hatte der Delegierte des Sultans für die Kommission gestimmt!

Die Meinungsverschiedenheiten, welche in der Konferenz zutage getreten waren bei der Frage, welche Mächte Vertreter zur Überwachungskommission zu entsenden berechtigt sein sollten, haben wir bereits oben [1]) geschildert.

Vergleichen wir nun das heute auf Grund des Vertrags bestehende Kontrollorgan mit dem von allen gegen die englischen Stimmen angenommenen Vorschlag der Pariser Konferenz, so tritt uns ein ziemlich bedeutungsarmer Torso vor die Augen. Keine Spur von Initiative! Von Fall zu Fall treten die Agenten unter reichlich schwerfälligen Voraussetzungen — mindestens drei der Agenten müssen es verlangen — zusammen, um — die nötigen Konstatierungen vorzunehmen. „Sie werden die Regierung des Khediven von der Gefahr, welche sie erkennen, in Kenntnis setzen, damit dieselbe die geeigneten Maßnahmen zum Schutze des Kanals und zur Sicherung seiner freien Benutzung ergreife." Irgend ein Mittel zur Beeinflussung der ägyptischen Regierung hat die Kommission nicht: der Art. 8 des Vertrags ist eine lex imperfecta.

Zur Verhütung eines allmählichen Einschlummerns ihrer Tätigkeit ist bestimmt, daß die Kommission einmal jährlich zusammentritt, „um die gehörige Durchführung des Vertrags zu konstatieren".

§ 13.

Rechtsstellung des Suezkanals. Französisch-britisches Abkommen.

Ist der Suezkanal als neutralisiert zu betrachten oder nicht? Darüber besteht Streit, die Meinungen stehen sich quantitativ ungefähr gleich gegenüber. Die Kontroverse basiert darauf, ob man den Begriff der Neutralität weiter oder enger faßt. Macht man die Nichtzulassung von Kriegsschiffen der Belligerenten zum Kriterium der Neutralität, faßt man den Begriff also enger, dann ist der Suezkanal nicht neutralisiert. Aber man kann, ohne dem Sprachgebrauch irgendwie Zwang anzutun, auch dann noch von Neutralität sprechen, wenn, wie beim Suezkanal, auch die Kriegsschiffe kriegführender Mächte passieren dürfen.

---

[1]) S. 29.

Die Hauptsache bleibt, daß alles Kriegsrecht aus dem Kanalgebiet verbannt und damit das wesentliche Merkmal der Neutralität gegeben ist. v. Liszt unterscheidet die dauernde Neutralisierung gewisser Gebiete von der Neutralisierung ganzer Staaten und bezeichnet erstere als „Befriedung". Diese selbst teilt er, je nachdem Truppen und Kriegsschiffe von Belligerenten zugelassen sind oder nicht, in negative Neutralisierung und in positive Neutralisierung, letztere auch Internationalisierung genannt.[1])

Nach dieser Unterscheidung ist der Suezkanal also positiv neutralisiert.[2])

Der ganze Streit — neutral oder nicht neutral — ein Streit um Worte, ist praktisch ohne Bedeutung. Viel wichtiger ist die Frage, welchen Einfluß auf den Vertrag von Konstantinopel das französisch-britische Abkommen vom 8. 4. 1904 ausübt.[3]) Die englische Regierung gibt in diesem Abkommen[4]) die Erklärung ab, daß sie an den Bestimmungen des Vertrages vom 29. 10. 1888 festhalten wird. Durch dieses (juristisch eigentlich völlig selbstverständliche) Festhalten am SKV. sei die freie Durchfahrt durch den Kanal genügend gewährleistet und von der Ausführung des Art. 8 (Abs. 1 letzter Satz und Abs. 2) des SKV.[5]) abzusehen. Die betroffenen Bestimmungen des SKV. enthalten die Instruktionen für die diplomatischen Agenten der Mächte in Kairo in ihrer Eigenschaft als internationale Überwachungskommission.

Tatsächlich ändert die Aufhebung dieses Artikels, den wir bereits als lex imperfecta kennen gelernt haben,[6]) an der durch den Vertrag geschaffenen Rechtslage des Suezkanals nichts. De jure bedeutet aber die durch das französisch-englische Abkommen getroffene Bestimmung eine einseitige Abänderung des SKV. In dem bereits

---

[1]) vgl. die Unterscheidung von absoluter und relativer Neutralität oben S. 22.

[2]) A. M. z. B. Bonfils-Grah Nr. 512.

[3]) s. Fleischmann S. 346; Freycinet S. 421 ff.; Darcy S. 77 ff.

[4]) Art. 6: Afin d'assurer le libre passage du canal de Suez, le gouvernement de sa Majesté britannique déclare adhérer aux stipulations du traité conclu le 29 octobre 1888 et à leur mise en vigueur. Le libre passage du canal étant ainsi garanti, l'exécution de la dernière phrase du paragraphe 1 et celle du paragraphe 2 de l'article 8 de ce traité resteront suspendues.

[5]) s. oben § 12.

[6]) s. oben S. 37.

oben [1]) erwähnten Artikel über Internationale Konferenzen (DJZ. 1906 S. 32 ff.) kommt Zorn zu dem Ergebnis, daß das britisch-französische Abkommen im Widerspruch zu der Madrider Gesamtkonvention vom 3. 7. 1880 (Reichsgesetzblatt 1881 S. 103) stehe und daher völkerrechtlich unhaltbar sei. So ganz absolut darf die Entscheidung aber wohl nicht ausfallen. Der Satz: Qui tacet consentire videtur ist auch für das Völkerrecht nicht außer Kraft gesetzt und daher im vorliegenden Falle den betroffenen Staaten gegenüber anzuwenden. Gegen die auf Marokko bezüglichen Bestimmungen des Abkommens hat das Deutsche Reich, allerdings sehr spät, Widerspruch erhoben, die Folge war die Konferenz von Algeziras.[2]) Gegen die Bestimmungen betreff des Suezkanals aber hat keine der beteiligten Mächte Widerspruch erhoben. Utile per inutile non vitiatur: Man wird nicht einwenden können, daß diese Bestimmungen des Abkommens durch das Schicksal der auf Marokko bezüglichen irgendwie alteriert würden.

Voraussetzung für die aus dem Schweigen der Signatarmächte gezogenen Schlüsse ist nun allerdings, daß ihnen von dem Abkommen amtlich Mitteilung gemacht worden ist. Diese Feststellung ist durch das beharrliche Schweigen der beteiligten Regierungen sehr erschwert.[3]) Dagegen sind nach einer mir gemachten Mitteilung des früheren Ministerpräsidenten und Kriegsministers de Freycinet [4]) mindestens die auf die ägyptische Staatsschuld und die Modifikationen des SKV. sich beziehende Bestimmungen des Abkommens den fremden Mächten notifiziert worden. Die einschlägigen Bestimmungen des Art. 8 SKV. sind also rechtsgültig aufgehoben und die ohnedies nur ein Scheindasein führende „internationale Kommission“ gehört der Vergangenheit an.

Von großer Wichtigkeit ist ferner der Art. 1 des Abkommens. Der britische Generalvorbehalt zum SKV. [5]) hatte von dem vorübergehenden und exzeptionellen Zustand (l'état transitoire et exceptionnel)

---

[1]) s. oben S. 29.

[2]) vgl. G. Diercks, Die Marokkofrage und die Konferenz von Algeziras, Berlin 1906. — Acta general de la conferencia de Algeciras, Madrid 1906.

[3]) Auf eine seitens des Herausgebers der Völkerrechtsquellen (Privatdozent Dr. Fleischmann-Halle) an den Minister Delcassé gerichtete Anfrage erfolgte keine Antwort. Ebenso blieb eine Anfrage des Verfassers beim Auswärtigen Amt in Berlin ohne materiellen Bescheid.

[4]) vgl. auch Freycinet S. 428.

[5]) S. 27 Note 2.

Ägyptens gesprochen. Im Eingang des Abkommens[1]) von 1904 erklärt nun die britische Regierung, daß sie **nicht** die Absicht hat, den „politischen Zustand“ (l'état politique) Ägyptens **zu ändern**.

Hieraus und aus der in Abs. 2 des gleichen Artikels gemachten Zusage Frankreichs, daß von seiner Seite dem Vorgehen Englands in Ägypten nichts in den Weg gelegt würde, insbesondere nicht durch das Verlangen einer Räumung des Landes, geht ziemlich klar hervor, daß der gegenwärtige politische Zustand, d. h. die englische Okkupation bis auf weiteres in Permanenz erklärt ist. Allerdings wird hierdurch das Recht der übrigen Mächte, einmal gegen die Besetzung Ägyptens geschlossen Widerspruch zu erheben, nicht berührt. Allein der europäische Areopag, wie **Freycinet** die Mächte nennt, hat sich in der Suezkanalfrage bis jetzt immer dem Vorgehen der beiden Westmächte angeschlossen.

Von einem Verzicht auf den Generalvorbehalt, den Freycinet offenbar aus dem Art. 1 des Abkommens entnehmen zu können glaubt, ist nach dem Gesagten sicher nicht die Rede, und der bekannte Ausspruch Lord Salisburys (1886): „Wir suchen nur die Mittel, um in Ehren aus Ägypten herauszukommen“ wird heute von niemand ernst genommen.

---

[1]) Art. 1. Le gouvernement de Sa Majesté britannique déclare, qu'il n'a pas l'intention de changer l'état politique de l'Egypte. De son côté le gouvernement de la république française déclare, qu' il n'entravera pas l'action de l'Angleterre dans ce pays en demandant qu'un terme soit fixé à l'occupation britannique ou de toute autre manière etc.

Zweiter Hauptteil.

Der Panamakanal.

Erster Abschnitt.

Geschichte des Projektes bis zum Abschluß des Clayton-Bulwer-Vertrages.

§ 14.

Von der Entdeckung Amerikas bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts.[1]

Der Gedanke einer Durchstechung der schmalen Gebirgskette von Zentralamerika, welche den Stillen vom Atlantischen Ozean scheidet, ist so alt, wie unsere Kenntnis vom Bestehen der neuen Welt.

Zum ersten Male betrat den Boden Zentralamerikas Kolumbus auf seiner vierten Reise im Gebiete von Nord-Honduras. Im Jahre 1507 übergab der König Ferdinand von Spanien das neuentdeckte Land seinem Günstling Nicuesa als Provinz Castilla del Oro. Unter seinen Nachfolgern Vasco Nuñez Balboa (1513) und Pedrarias Davila (1515) gelangte das Gebiet zu hoher Blüte. Pedrarias Davila und Gil Gonzales Davila machten weitere Entdeckungsfahrten. Gonzales ließ in Panama seine Schiffe zerlegen und sie durch Lasttiere über das Land bis zum Stillen Meere transportieren. Hier wurden die Schiffe wieder zusammengesetzt, die Fahrt nach Norden angetreten und das Land bis zum Nicaraguasee für Spanien in Besitz genommen.

Der Erwerb war kein dauernder, die Eingeborenen schüttelten das spanische Joch bald ab. Der von Pedrarias mit dem Aufsuchen einer interozeanischen Verbindung beauftragte Hermandez de Cordova umfuhr den Nicaraguasee und entdeckte den San Juan-Ausfluß. Von

[1] vgl. Ratzel, Beilage zur Allg. Zeitg. 1897 Nr. 227.

Mexiko aus sandte Cortez nach Norden und Süden Schiffe zur Untersuchung der Küste. Infolge der vielfachen Rangstreitigkeiten zwischen den einzelnen Führern sah sich Karl I. 1526 genötigt, die ganze Provinz Castilla del Oro in mehrere Provinzen zu teilen; Pedrarias wurde 1528 Gouverneur der neuen (Teil) Provinz Nicaragua.

Bisher war der Reichtum des Landes an Edelmetallen den Spaniern nicht bekannt gewesen. Die Auffindung der großen Bodenschätze ließ als nächstes Ziel der Spanier die Erwerbung der San-Juan-Mündung erscheinen. Aber erst unter Contreras, dem Nachfolger Pedrarias, gelang diese Akquisition, und zwar auf friedlichem Wege (1531). Der unmittelbare Verkehr mit Europa war nun ermöglicht, ein Schritt zur Verbindung des pazifischen mit dem Atlantischen Ozean getan.

Der ersehnte direkte Seeweg nach Indien war aber noch immer nicht gefunden. Die zahlreichen Expeditionen, die andere Staaten Europas im Wettbewerb mit Spanien ausrüsteten, waren nach dieser Hinsicht ohne Ergebnis geblieben. Spanien zog nunmehr — zum ersten Male unter König Karl I. — die Anlage einer künstlichen Wasserstraße in Erwägung. Ein Projekt legte die Landenge von Panama, ein anderes den See von Nicaragua mit dem San Juan zugrunde. Eine Schrift des portugiesischen Kapitäns Antonio Galvao (1550) nennt vier Stellen, darunter den Nicaraguaweg, als geeignet für die Durchstechung, eine Philipp II. gewidmete Abhandlung des spanischen Historikers Lopez de Gomara erwähnt nur noch die Isthmen von Tehuantepec, Nicaragua und Panama. Auch zwei flämische Ingenieure unterbreiteten Philipp II. ein Kanalprojekt, das dieser jedoch nach einem ablehnenden Gutachten des Indischen Rates, verwarf.

Spanischer Egoismus war bei all diesen Plänen die Triebfeder, aber auch das wesentliche Hindernis einer Ausführung. Man erhoffte ungeheure Vorteile für Spanien aber man fürchtete auch, fremden Staaten zu nützen oder ihren Handel anzulocken.

Diese Furcht vor der erwachenden Konkurrenz der anderen Mächte zeitigte bald einen Umschlag in Spaniens Politik: es tat nunmehr alles, einen Kanalbau zu verhindern.

Die spanische Regierung hatte mit ihren Befürchtungen nicht unrecht. Die Reichtümer der spanischen Kolonien in Mittelamerika waren den anderen Mächten ein Dorn im Auge. Frankreich und Holland,

vor allem aber England, versuchten sich dort festzusetzen. Flibustier, Mahagoniholzschläger, Pflanzer, unternehmende Kolonialbeamte und Seeleute haben um die Wette gearbeitet, England einen größeren mittelamerikanischen Landbesitz zu schaffen. Der junge Nelson hat 1780 einen Zug nach dem Nicuraguasee mit angeführt und die im San Juan liegende spanische Insel San Bartolome besetzt. Epidemien, die unter seinen Leuten ausbrachen, zwangen ihn jedoch bald wieder nach Jamaika zurückzukehren. Der Vertrag von Versailles, der im Jahre 1783 den amerikanischen Freiheitskrieg beendigte (und ein Zusatzvertrag aus dem Jahre 1786) überließ Spanien das ganze Moskitoland und wies England Belize zu, ein Gebiet in Guatemala, das später als Britisch-Honduras bezeichnet wurde. Die spanische Herrschaft stand übrigens auch jetzt lediglich auf dem Papier.

Der Kanalgedanke war auch in diesen bewegten Zeiten nicht in Vergessenheit geraten. 1779 ließ Karl III. von Spanien Vermessungen in Nicaragua vornehmen. 1781 erschien eine Abhandlung von Don Manuel Galisteo über das Durchstechungsprojekt. Neue Belebung und wissenschaftliche Begründung fand die Frage aber erst durch unseren großen Landsmann Alexander von Humboldt. Er trat auf Grund eingehender, an Ort und Stelle angestellter Forschungen und Vermessungen entschieden für die Nicaragualinie ein.

Im Jahre 1814 beschlossen die Cortes von Spanien die Erbauung eines interozeanischen Kanals. Zur Ausführung fehlte Spanien die Kraft.

§ 15.

Die Monroedoktrin und die Haltung der europäischen Mächte.

Der Wechsel der politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse in Europa, der Übergang vom Merkantilismus zum Individualismus, vom Absolutismus zum Konstitutionalismus, der allgemeine Aufschwung der Industrie, des Handels und des Verkehrs ließ die Kanalidee wieder zu neuem Leben erwachen. Die vom Mutterlande emanzipierten spanischen Kolonien in Mittelamerika vereinigten sich im Jahre 1823 zur „Föderalrepublik der Vereinigten Provinzen von Mittelamerika". Als die heilige Allianz diesen Unionsbestrebungen entgegenzutreten suchte, erstand der jungen Republik ein mächtiger Protektor in den

Vereinigten Staaten von Nordamerika. Am 23. 12. 1823 erklärte der Präsident Monroe in seiner denkwürdigen Rede.

„In die Angelegenheiten bestehender Kolonien oder abhängiger Territorien irgend welcher europäischen Macht haben wir uns nicht gemischt und werden wir uns nicht mischen: aber bei den Regierungen welche ihre Unabhängigkeit erklärt und sich dieselbe erhalten haben und deren Unabhängigkeit wir nach reiflicher Überlegung als auf gerechten Grundsätzen basiert anerkannt haben, könnten wir eine Einmischung zu ihrer Unterdrückung oder zur Bestimmung ihrer Geschicke auf irgend eine Art durch irgend welche europäische Macht in keinem anderen Lichte als dem der Manifestation einer unfreundlichen Gesinnung gegen die Vereinigten Staaten betrachten. — —

Es ist unmöglich, daß die alliierten Mächte ihr politisches System auf irgend einen Teil des einen oder andern Kontinents ausdehnen könnten, ohne unsern Frieden und unser Glück in Gefahr zu bringen; auch ist es für jedermann undenkbar, daß unsere südlichen Brüder, wenn sie sich selbst überlassen bleiben, dasselbe aus eigenem Antriebe annehmen würden. Es ist daher ebenso unmöglich, daß wir einer solchen Einmischung in irgend welcher Form mit Gleichmut zusehen könnten. Es ist immer noch die richtige Politik der Vereinigten Staaten, die Parteien sich selbst zu überlassen in der Hoffnung, daß andere denselben Weg verfolgen werden.“ [1])

Im Banne dieser Rede wandte sich das mittelamerikanische Volk 1825 an die Vereinigten Staaten, um durch deren Schutz sich und ihnen die dauernde Gewalt über den projektierten Kanal zu sichern. Man war sich in Mittelamerika völlig klar darüber, daß die zu schaffende Verbindung neutralen Charakter erhalten müsse, fühlte sich aber zu schwach, diese Neutralität hinlänglich zu schützen.

Im Jahre 1828 bildete sich unter der Ägide des Königs von Holland eine Gesellschaft zur Ausführung des Kanalprojekts. Schon 1830 zog sich der König, veranlaßt durch die belgischen Wirren, von dem Plan zurück, und die Gesellschaft ging ein.

1835 forderte der Senat der Vereinigten Staaten den Präsidenten auf, mit den Regierungen von Mittelamerika und Neu-Granada

---

[1]) Keasbey, Der Nicaraguakanal S. 20. — Über Literatur zur Monroedoktrin s. Bonfils S. 158 Anm. 3.

Verhandlungen über den Kanal einzuleiten und ließ sich einen Bericht über den Panamakanal vorlegen,[1]) ebenso einige Jahre später einen zusammenfassenden Bericht über die vorgeschlagenen Linien. Man erkannte allmählich die große Bedeutung, welche die neue Verkehrsstraße für den Handel der Vereinigten Staaten haben würde. 1841 erschien der Bericht des von der nordamerikanischen Regierung nach Mittelamerika entsandten John L. Stephens, der die Nicaragualinie dringend empfahl.

Die phantasiereichen, aber gänzlich unausführbaren Pläne des französischen Ingenieurs Morel machten jetzt auch in Frankreich Stimmung für das Kanalprojekt. Louis Philippe und Louis Napoleon haben sich nacheinander für die Durchstechung der Landenge von Zentralamerika interessiert. Louis Philippe beauftragte 1844 Garella mit der Prüfung eines Kanalprojekts. Louis Napoleon schrieb 1846 eine englische Broschüre über den Nicaraguakanal, den er in der Einsamkeit von Ham studiert hatte. Ein grandioser Gedanke ist es, den er darin entwickelt: er will die spanisch-amerikanischen Freistaaten durch europäischen Einfluß stärken und so gegenüber den panamerikanischen Bestrebungen der Vereinigten Staaten einen Damm aufrichten. Derselbe Gedanke veranlaßte 2 Jahrzehnte später den Kaiser Napoleon zu der unseligen Expedition nach Mexiko. Napoleon III. hat die Kraft der Politik der Vereinigten Staaten gewaltig unterschätzt.

Weit zäher und zielbewußter sehen wir die englische Politik in Mittelamerika vorgehen. Die Verträge mit Spanien betrachtete die britische Regierung als nicht mehr gültig und benutzte den politischen Übergangszustand, um aus Britisch-Honduras eine förmliche Kolonie mit sehr willkürlich gezogenen Grenzen zu machen. Die Anerkennung des Gebietes als Moskitokönigreich durch die mittelamerikanischen Staaten erstrebte Lord Palmerston (1847) vergeblich. Am 28. 2. 1848 nahmen nun englische Kriegsschiffe den Hafen von San Juan, Greytown, ein und zwangen Nicaragua zu einem bedingungslosen Verzicht auf diesen Platz und die dort errichtete Zollstelle. Das atlantische Tor des künftigen Nicaraguakanals schien in Englands Händen.

---

[1]) Der gleiche Senatsbeschluß garantierte den Schutz der Vereinigten Staaten jeder Gesellschaft, welche den Kanalbau unternehmen sollte, vorausgesetzt, daß für alle den Kanal passierenden Schiffe aller Nationen gleiches Recht gelten sollte. vgl. die Sitzungsberichte (House Reports des 30. Kongresses, 2. (Session Nr. 145).

Zweiter Abschnitt.
Der Clayton-Bulwer-Vertrag.

§ 16.

Vorläufer des Clayton-Bulwer-Vertrags. Die Verträge von 1848 und 1849.[1])

Am 12. 12. 1846 war es zwischen den Regierungen von Neu-Granada (jetzt Kolumbia) und den Vereinigten Staaten zu einem Vertrage über den interozeanischen Kanal gekommen, dessen Ratifikation 1848 erfolgte.[2]) Art. 35 dieses Vertrages garantiert den Vereinigten Staaten, „daß das Recht der Benützung des Isthmus von Panama mit allen bereits bestehenden oder noch entstehenden Verkehrsmitteln der Regierung und den Bürgern der Vereinigten Staaten frei gewährt werden wird für den Transport aller Produkte, gewerbliche Erzeugnisse und Handelswaren, welche den Bürgern der Vereinigten Staaten gehören“.

Im gleichen Artikel garantieren die Vereinigten Staaten in positiver und wirksamer Weise die Neutralität des Isthmus von Panama sowie jeder interozeanischen Verbindung, welche auf dem Isthmus oder durch ihn hergestellt werden würde, ferner die Freiheit des Handels von Meer zu Meer. Die Souveränität- und Territorialbesitzrechte Neu-Granadas auf dem erwähnten Gebiet wurden ebenfalls garantiert.

Die Mitte des vorigen Jahrhunderts brachte den Vereinigten Staaten den Erwerb der Küstengebiete am Stillen Ozean und die Entdeckung reicher Goldminen in diesen Territorien. Der Gedanke einer direkten Seeverbindung zwischen den Häfen des Atlantischen Ozeans und denen der neugewonnenen kalifornischen Westküste mußte jetzt noch verlockender erscheinen. Die Hilfsbedürftigkeit der Republik Nicaragua den Prätentionen Englands gegenüber kam den Vereinigten Staaten dabei sehr zu statten. Am 17. 3. 1849 erlangte eine ameri-

---

[1]) Keasbey S. 29 ff. mit Verweisungen.

[2]) Friedens-, Freundschafts-, Handels- und Schiffahrtsvertrag zwischen den Vereinigten Staaten und Neu-Granada unterzeichnet 1846 in Bogotà; vgl. HH. II, 394.

kanische Gesellschaft, Compania de Transito de Nicaragua, von der Regierung Nicaraguas die Konzession zum Bau eines Kanals.[1]) Am 21. 6. 1849 gelang es einem diplomatischen Agenten, im Hise-Selva-Vertrag den Vereinigten Staaten das ausschließliche Recht zu sichern, quer durch Nicaragua einen Kanal zu „bauen, zu besitzen, zu befestigen und zu beaufsichtigen". Als Gegenleistung übernahmen die Vereinigten Staaten den Schutz Nicaraguas, die Anerkennung und die Garantie seiner Souveränität und der Neutralität des Transitweges. Kurze Zeit darauf trat ihnen die Republik Honduras durch Vertrag vom 28. 11. 1849 eine dem Westende des projektierten Kanals vorgelagerte Insel ab. Jetzt war der Interessenkonflikt mit Großbritannien akut geworden. England konnte mit Rücksicht auf seine wichtigen zentralamerikanischen Besitzungen dem rapid wachsenden Einfluß der Vereinigten Staaten nicht ruhig zusehen. Anderseits war das den Vereinigten Staaten von der Republik Nicaragua eingeräumte Recht der Herrschaft über den Kanal eine Phrase, solange England tatsächlich den Ostpunkt beherrschte, war von einer ausschließlichen Kanalkontrolle der Vereinigten Staaten nicht die Rede, solange die Moskitoküste sich in britischen Händen befand. Die Regierung in Washington war übrigens von der Eilmarschpolitik ihrer Agenten, die ohne Weisungen gehandelt hatten, nicht sehr erbaut. Sie hatte weder die ausschließliche Kanalkontrolle noch das Protektorat über Nicaragua gewollt, am allerwenigsten aber einen Konflikt mit England. Dem Präsidenten Taylor erschien die konsequente Durchführung der Monroelehre weniger wertvoll als die Aufrechterhaltung erträglicher Beziehungen zu England. Der Hise-Selva-Vertrag wurde nicht ratifiziert.

Die Compania de Transito de Nicaragua hatte sich mittlerweile aufgelöst. An ihre Stelle trat sehr rasch eine weitere Gesellschaft, die „American Atlantic and Pacific Ship-Canal Company", die von der Regierung Nicaraguas mit juristischer Persönlichkeit ausgestattet wurde. Der Agent Hise wurde abberufen und sein Nachfolger Squier schloß mit Nicaragua einen maßvoll gehaltenen Vertrag, in dem bestimmt war, daß auch alle andern Nationen zur Teilnahme an der Garantie der Kanalneutralität aufgefordert werden sollten. Den Mächten, die dieser Einladung Folge leisten würden,

---

[1]) Keasbey S. 30.

sollte unter ganz gleichen Bedingungen der Kanal offen stehen. Von einer ausschließlichen Kanalkontrolle war dieses Mal nicht die Rede.

§ 17.

Der Clayton-Bulwer-Vertrag.

Trotz des Verzichtes der Vereinigten Staaten auf die ausschließliche Kontrolle des Kanals war man in England von dem Squier-Vertrag nicht sehr erbaut, die Spannung zwischen den beiden Mächten hatte nicht nachgelassen. Der klugen Diplomatie des Staatssekretärs Clayton gelang es schließlich, die Schwierigkeiten zu überwinden. Er ließ Lord Palmerston erklären, daß es den Vereinigten Staaten durchaus nicht um Sondervorteile zu tun sei, daß sie vielmehr die Interessen der ganzen Kulturgemeinschaft verfolgten. Es kam zu Verhandlungen zwischen den beiden Staaten, deren Resultat der am 19. 4. 1850 abgeschlossene Vertrag war, nach den bei seinem Abschluß tätigen Staatsmännern [1]) als Clayton-Bulwer-Vertrag bezeichnet. Bemerkenswert an dem Vertrag ist, daß ihn die beiden Kontrahenten schlossen ohne Mitwirkung der kleinen, unmittelbar an der Frage interessierten Republiken Mittelamerikas.

Im Art. 1 des Vertrages verpflichten sich die beiden Staaten gegenseitig, nie eine ausschließliche Kontrolle über den Kanal zu beanspruchen, niemals Nicaragua, Costa-Rica, die Moskitoküste oder einen andern Punkt Zentralamerikas besetzen, befestigen, besiedeln oder sonstwie unter ihre Souveränität bringen zu wollen und niemals für sich und ihre Untertanen Handels- oder Schiffahrtsvorrechte anzustreben, die nicht auch in gleicher Weise dem andern Kontrahenten zuständen.

Im Falle eines Krieges zwischen England und den Vereinigten Staaten sollten ihre den Kanal passierenden Schiffe weder weggenommen noch unter Blockade oder Embargo versetzt werden dürfen (Art. 2).

---

[1]) John Middleton Clayton (1796—1856) und Sir Henry Lytton Bulwer (1804—1872). Offiziell heißt der Vertrag: Vertrag zwischen den Vereinigten Staaten und Ihrer Großbrit. Maj. behufs Förderung und Schutz für die Erbauung eines großen Schiffahrtskanals zwischen dem Atlantischen und Stillen Ozean (s. Bulletin du canal interocéanique Nr. 57 vom 1. 1. 1882, S. 432). Abgedruckt bei Martens, Nouveau recueil général I, serie 15 S. 187; Staatsarchiv 40 S. 99; Niemeyer, Zeitschr. 12 S. 368.

Art. 5 enthält in seinem § 1 die wichtige Verpflichtung beider Staaten, den Kanal nach seiner Ausführung gegen jede Unterbrechung und unberechtigte Beschlagnahme zu schützen, ferner die Garantie seiner Neutralität. Neutralität wird an der gleichen Stelle dahin ausgelegt, „daß der Kanal stets offen und frei und das in die Unternehmung gesteckte Kapital gesichert bleibe“.[1])

Art. 6 verpflichtet die beiden Vertragsteile, die ihnen befreundeten Staaten zum Beitritt aufzufordern, um auch diese an der Ehre und dem Nutzen des universalen Werkes partizipieren zu lassen; außerdem erklären sie, daß der Kanal ein zum Besten der ganzen Menschheit dienender Seeweg sein solle, mit gleichem Recht für alle.

Von den 9 Artikeln des Vertrages ist der achte der weitaus wichtigste. Er bezieht sich nicht speziell auf den Kanal, sondern stellt einen allgemeinen Leitsatz auf, der für das künftige Verhalten der beiden Mächte die Grundlage bilden sollte: „Bei der Unterzeichnung dieses Vertrags leitete die Vereinigten Staaten und Großbritannien nicht nur der Wunsch, einen speziellen Zweck zu erreichen, sondern auch der, einen allgemeinen Grundsatz aufzustellen; sie kommen dahin überein, jedem andern durchführbaren Verkehrswege den Vertragsschutz angedeihen zu lassen, sei es Kanal oder Eisenbahn über den Isthmus.

Jedoch vereinbaren die Vereinigten Staaten und Großbritannien, daß diese Verkehrswege, die den Bürgern und Untertanen der Vereinigten Staaten und Englands unter gleichen Bedingungen freistehen, auch unter diesen nämlichen Bedingungen freistehen sollen den Bürgern und Untertanen jedes anderen Staates, der bereit sei, seinerseits den Schutz zu gewähren, zu dem die Vereinigten Staaten und England sich verpflichten.“

Die Vernünftigkeit und Zweckmäßigkeit dieser Bestimmungen sprechen für sich selbst, und man ist erstaunt, aus englischem Munde eine derartig wohlwollende Beurteilung universaler Interessen zu vernehmen. Es ist auch nicht etwa reine Humanität, die diese Normen schuf, sondern zum guten Teil die Furcht vor der mächtigen Expansivkraft der Vereinigten Staaten. Übrigens sollte sich der Pferdefuß bald zeigen.

---

[1]) s. Rivier, Lehrb. 1889 S. 153—155.

§ 18.

Unmittelbare Folgen.

Kurz vor der Ratifikation des Vertrags hatte Sir Henry Bulwer dem Staatssekretär Clayton erklärt, daß die englische Regierung ihre Kolonie Honduras und deren „Dependenzen" selbstverständlich nicht in den Vertrag einbeziehe. Diese wichtige Erklärung wurde von Clayton ohne Widerspruch hingenommen, dem Kongreß aber merkwürdigerweise nicht unterbreitet, obschon sie recht geeignet erschien, den Vertrag nicht zustande kommen zu lassen, jedenfalls aber in seinen Wirkungen illusorisch zu machen. Um seinen Vorbehalt in die Tat umzusetzen, entsandte England ein Kriegsschiff nach Greytown zum Zeichen seines Protektorats. Diese Handlungsweise bezeichnete die Union als Bruch des Clayton-Bulwer-Vertrages; auch Nicaragua und Costa-Rica erhoben Einspruch. Mittlerweile war in der obersten Stelle der Vereinigten Staaten ein Wechsel eingetreten: Fillimore war Präsident geworden, und im Staatssekretariat war auf Clayton Daniel Webster gefolgt. Die neue Regierung suchte eine Verständigung herzuführen; eine nach längeren Verhandlungen zustande gekommene „basis of settlement" (Grundlage für ein Übereinkommen) zerschlug sich infolge des energischen Widerstandes der Republik Nicaragua.

Genauere Vermessungen des Terrains, welche Oberst Childs im Auftrag der amerikanischen Regierung vornahm, ergaben nunmehr, daß der Kanal doch nicht so rasch, wie man sich vorstellt, vollendet werden könne. Man legte daher einstweilen wenigstens einen Transitweg an — und dabei blieb es. Vom Kanalbau war man vorderhand wieder ganz abgekommen.

Im Jahre 1852 versuchte England die der Küste von Honduras vorgelagerten Inseln wieder zu besetzen. Außerdem stand ziemlich fest, daß es Costa-Rica zum Kriege gegen Nicaragua aufgehetzt hatte. Dadurch war die politische Situation in Zentralamerika genau so schwül geworden, wie sie es vor dem Clayton-Bulwer-Vertrag gewesen. Die Union verlangte nunmehr die formelle Aufhebung des Vertrags. Das wollte England denn doch nicht, denn diese Aufhebung wäre ja gleichbedeutend gewesen mit einem Verzicht auf die ihm vertraglich zugesicherten Rechte am Kanal. Es gab daher die besetzten Inseln an

Honduras zurück (28. 11. 1859) und gab das Protektorat über die Moskitoküste auf (28. 1. 1860). Die Vereinigten Staaten entsagten jetzt kurzsichtig ihrer Absicht, den Vertrag aufzuheben, und der Clayton-Bulwer-Vertrag war gerettet.

Dritter Abschnitt.

Rückkehr zur Monroedoktrin.

§ 19.

Die Zeit von 1868—1895.

In den nun folgenden Jahren nahm der Bürgerkrieg die Vereinigten Staaten voll und ganz in Anspruch, die Kanalfrage trat in den Hintergrund. Mit Beendigung des Krieges aber stand sie wieder im Mittelpunkt des öffentlichen Interesses. Der Wechsel in den politischen Verhältnissen wirkte günstig auf die Beziehungen zwischen den Vereinigten Staaten und den mittelamerikanischen Republiken. Man kehrte zur Monroedoktrin zurück. Am 20. 7. 1868 kam zwischen den Vereinigten Staaten und Nicaragua ein Freundschaftsvertrag zustande, der den Vereinigten Staaten das Transitrecht durch Nicaragua gab und ihnen die Pflicht auferlegte, die Neutralität der Transitstrecke zu garantieren. Das Recht einer ausschließlichen Kanalkontrolle für sich zu vindizieren, verbot den Vereinigten Staaten der Clayton-Bulwer-Vertrag. Ein Vertrag mit Columbia, der den Vereinigten Staaten das Monopol des Kanalbaus geben sollte, kam nicht zustande. Dagegen ließ nun die amerikanische Regierung die notwendigen wissenschaftlichen Vorarbeiten für den Kanal in Angriff nehmen. Die Prüfung und Sichtung des über alle in Frage kommenden Linien gesammelten Materials übertrug Präsident Grant am 13. 3. 1872 einer Kommission. Diese entschied sich 1876 für die Nicaragualinie. Im gleichen Jahre trat in Paris auf Veranlassung Ferdinands v. Lesseps eine internationale Kanalkonferenz zusammen. Auf Grund von sehr vagen, unwissenschaftlichen Terrainaufnahmen und gegen den warnenden Einspruch der amerikanischen Delegierten entschied sich die Konferenz unter Lesseps' faszinierendem Einfluß für das Panamaprojekt. Die Persönlichkeit des Suezkanalerbauers bewies große Werbekraft; in kurzer Zeit war ein imposantes Kapital aufgebracht.

Diesem Privatunternehmen legten die Verein. Staaten, überzeugt von seiner Aussichtslosigkeit, kein Hemmnis in den Weg; wohl aber protestierten sie aufs bestimmteste gegen den Gedanken einer europäischen Kollektivgarantie des Kanals. In einer Note an die europäischen Mächte verwahrte sich der Staatssekretär Blaine (1881) sehr energisch gegen jede Kontrolle Europas. Eine Einmischung der europäischen Mächte sei nicht nur völlig unvereinbar mit den politischen Überlieferungen der Vereinigten Staaten, sondern auch ganz unnötig, da der Panamatransitweg schon durch den Vertrag von 1846 (mit Kolumbien s. o.) unter ihren eigenen Schutz gestellt sei. Die Union wollte keine Vorteile für sich erzielen, wohl aber verhindern, daß der Kanal zu Kriegszeiten einer feindlichen Flotte als Durchfahrt diene.

England erinnerte nunmehr an die Bestimmung des Clayton-Bulwer-Vertrages, wonach der britischen Regierung der Schutz jedes interozeanischen Kanals zur Hälfte zugewiesen war. Blaine und sein Nachfolger Frelinghuysen bemühten sich hierauf nachzuweisen,[1]) daß der Clayton-Bulwer-Vertrag nicht mehr verbindlich, weil er nur die zur Zeit des Vertragsabschlusses aktuellen Projekte treffen wollte, und daß die amerikanische Regierung als natürlicher Hüter des Kanals anzusehen sei. Die Monroedoktrin war damit in aller Form wieder aufgenommen, aber mit der Regierung wechselte wieder einmal die Politik. Einen von Frelinghuysen mit Nicaragua (1884) geschlossener Kanalvertrag zog der neue Präsident, Grover Cleveland, nach der Abstimmung im Senat zurück und bekannte sich dadurch als Anhänger des Clayton-Bulwer-Vertrags. In seiner ersten Botschaft an den Kongreß,[2]) verlieh er der Überzeugung Ausdruck, daß der Kanal nicht der ausschließlichen Kontrolle einer einzigen Nation unterstehen dürfe, vielmehr ein allen Nationen zugute kommendes Werk, eine Weltverkehrsstraße werden müsse. Europa nahm diese Erklärung des Präsidenten sehr sympathisch auf. Das Kanalprojekt selbst erfreute sich in hohem Maße der Gunst Clevelands, der alles tat, um der „Maritime Canal Company of Nicaragua“ die Wege zu ebnen. Im Juni 1889 konnten die Arbeiten beginnen. Es fehlte jedoch an Kapital. Auf zwei nationalen Konferenzen (1892, St. Louis und New-Orleans) sprach

---

[1]) vgl. R. T. I. XXXIII S. 10 Anm. 2, wo die Argumente aufgezählt sind.
[2]) Teilweise abgedruckt R. T. I. XXVII S. 121 f.

man sich für die Übernahme des Werkes durch die Union aus. Da jedoch beide Häuser des Parlaments sich ablehnend verhielten, ging die Gesellschaft im Jahre 1893 nach einem Verlust von 4½ Millionen Dollars wieder ein.

Der große französische Panamaskandal (1892) ließ die Möglichkeit eines Kanalbaues mit privatem Kapital auf absehbare Zeit ausgeschlossen erscheinen. Angesichts dieser Verhältnisse trat nunmehr der Kongreß der Vereinigten Staaten wieder in Verhandlungen über eine Beteiligung der Regierung ein. Eine von Cleveland 1895 ernannte Kommission veranschlagte die Kosten auf 133 Millionen Dollars. Die Durchführung des Kanalbaues seitens der Regierung bedurfte aber — noch bestand der Clayton-Bulwer-Vertrag zu Recht — der Zustimmung Englands.

§ 20.

Der Hay-Pauncefote-Vertrag.[1])

Am 5. 2. 1900 unterzeichneten Lord Pauncefote als Vertreter Großbritanniens und der Staatssekretär Hay für die Vereinigten Staaten einen Vertrag, der die Grundgedanken des Clayton-Bulwer-Vertrages aufrechterhielt, dabei aber den Verein. Staaten schon eine ziemlich präponderante Stellung gab. Man nahm Bezug auf die Regeln, die für den Suezkanal 1888 Anwendung gefunden hatten, erklärte den Kanal für frei und offen für Kriegs- und Handelsschiffe im Krieg und Frieden, verbot Blockade und Befestigungen und räumte den Vereinigten Staaten das Recht der militärischen Verteidigung gegen jeglichen Angriff ein.

Ein vom „Committee on Foreign Relations" im Senat eingebrachtes Amendement beantragte die Aufnahme der Bestimmung, daß der Vertrag keine Anwendung finden solle auf die militärischen Maßnahmen, „welche die Vereinigten Staaten zu ihrer Verteidigung und zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung für erforderlich halten werden". Dieses Amendement rief in England große Erregung hervor. Man erklärte, die Annahme dieser Klausel im Senat mache den ganzen Vertrag, die ganze Neutralität illusorisch,[2]) und man gab sich alle

---

[1]) Fleischmann S. 321 f.

[2]) vgl. den berühmten „Generalvorbehalt" desselben Englands zum Suezkanalvertrag (oben S. 27 mit Noten).

erdenkliche Mühe, nachzuweisen, daß der Vertrag in keiner Weise der Monroedoktrin widerspreche, daß er vielmehr eine förmliche Anerkennung dieser Lehre darstelle. All diesen Reflexionen gegenüber blieb der amerikanische Senat indifferent.

Mittlerweile war England durch den Südafrikanischen Krieg mürber geworden. Die Regierung der Verein. Staaten benützte diese Gelegenheit, um dem Vertrag eine andere Fassung zu geben. In dieser veränderten Form wurde der Hay-Pauncefote-Vertrag am 18. 11. 1901 ratifiziert.

Der neue Vertrag tritt an Stelle des Clayton-Bulwer-Vertrages (Art. 1). Er gewährt den Vereinigten Staaten alle zum Kanalbau erforderlichen Rechte und die ausschließliche Befugnis, für die Einrichtung und den Betrieb des Kanals Sorge zu tragen. Alle am Vertrag nicht beteiligten Staaten können keinerlei Rechte aus ihm ableiten. Die Neutralitätsregeln sind im wesentlichen (Art. 3) aus dem Suezkanalvertrag herübergenommen:

1. Der Kanal wird Handels- und Kriegsschiffen aller Nationen in völlig gleicher Weise frei und offen stehen, soweit sie diese Bestimmungen beachten.[1])

2. Der Kanal wird niemals blockiert,[2]) noch wird irgend ein Kriegsrecht oder ein Akt der Feindseligkeit darin ausgeübt werden.[3]) Zum Schutz gegen Gesetz und Ordnungswidrigkeiten werden die Vereinigten Staaten längs des Kanals die erforderliche militärische Polizei aufrechterhalten.

3. Kriegsschiffe von Belligerenten dürfen sich im Kanal nur innerhalb der Grenzen des unbedingten Bedarfs (so far as may be strictly neccessary) mit Lebensmitteln oder Vorräten versehen; die Durchfahrt solcher Schiffe durch den Kanal hat in der kürzesten Zeit gemäß den bestehenden Vorschriften und ohne anderen Aufenthalt als solchen, der aus den Erfordernissen des Dienstes entspringt, zu erfolgen.[4])

Prisen werden in allen Beziehungen wie Kriegsschiffe von Kriegführenden behandelt.[5])

---

[1]) vgl. Art. 1 Abs. 1 des SKV.

[2]) vgl. Art. 1 Abs. 3 des SKV.

[3]) vgl. Art. 4 Abs. 1 des SKV.

[4]) Art. 4 Abs. 2 SKV.

[5]) Art. 6 SKV.

4. Kein Kriegführender darf Truppen, Munition oder Kriegsmaterial im Kanal ein- oder ausschiffen, ausgenommen im Falle eines zufälligen Verkehrshindernisses, und in diesem Falle hat die Durchfahrt möglichst beschleunigt zu werden (Art. 5 Satz 1).

5. Diese Vorschriften finden Anwendung auf die an den Kanal angrenzenden Gewässer in einem Umkreis von drei Seemeilen von jedem Ende aus (Art. 4 Abs. 1). Kriegsschiffe von Kriegführenden dürfen nicht länger als 24 Stunden in diesen Gewässern bleiben außer bei Seenot, und in diesem Falle haben sie sobald als möglich auszulaufen; jedoch soll kein Kriegsschiff eines Kriegführenden früher als 24 Stunden nach der Ausfahrt eines gegnerischen Kriegsschiffes auslaufen (Art. 4 Abs. 3).

6. Das Kanalbett, die Einrichtungen, Gebäude und alle zum Bau, zur Unterhaltung und zum Betrieb des Kanals notwendigen Werke unterstehen dem Vertrage und genießen in Kriegs- wie in Friedenszeiten völlige Freiheit von Angriff oder Verletzung durch Kriegführende (Art. 3).

Eine Bestimmung über Anlage von Befestigungen (Art. 11 SKV.) enthält der Vertrag bedeutsamerweise nicht.

Zum Schlusse wird (Art. 4) ausdrücklich hervorgehoben, daß staatsrechtliche Veränderungen irgend welcher Art, die das Kanalgebiet betreffen sollten, auf den Bestand und Inhalt des Vertrags keinen Einfluß ausüben würden.

Im Juni 1902 wurde vom Kongreß die Spooner Bill angenommen, gemäß welcher die Union den Bau des interozeanischen Kanals übernehmen sollte. Auf Grund eines vom Generalanwalt der Vereinigten Staaten erstatteten juristischen Gutachtens entschied sich der Präsident Roosevelt für den Kanal durch die Landenge von Panama.

Vierter Abschnitt.

Der Vertrag mit Panama.

§ 21.

Entstehung und allgemeine Bestimmungen des Vertrags. Die Stellung der Republik Panama.

John Hays klug abwägende Staatskunst hatte durch geschickte Ausnutzung der momentanen Schwäche Englands der Union eine un-

bestrittene Vormachtstellung in der Kanalfrage geschaffen. Das letzte Ziel der nordamerikanischen Wünsche war aber auch damit noch nicht erreicht. Auf Grund von mehrmonatlichen Verhandlungen schloß die Regierung der Vereinigten Staaten am 22. 1. 1903 einen Vertrag mit Kolumbien, dessen Ratifikation jedoch infolge der inneren Unruhen zunächst unterbleiben mußte. Die Frucht der Revolution in Kolumbien war, daß Panama sich von dem Mutterlande losriß. Am 3. 11. 1903 erklärte sich Panama für unabhängig und wurde schon zehn Tage später von der Union als souveräner Staat anerkannt. Nach weiteren acht Tagen kam zwischen der jungen Republik und ihrer mächtigen Beschützerin ein Kanalvertrag zustande, der auch für die überzeugtesten Imperialisten Nordamerikas nichts mehr zu wünschen übrig ließ.

Die wichtigste allgemeine Bestimmung des Vertrages enthält der Art. 18. Unter Hinweis auf die im Hay-Pauncefote-Vertrag (Art. 3, 1) vorgesehenen Bedingungen ist die „ewige Neutralität" des Kanals und seiner Zugänge aufrechterhalten. Der Kanal steht also nach wie vor den Kriegs- und Handelsschiffen aller Nationen zu gleichem Recht frei und offen.

Weiter bestimmt der Vertrag, daß Auslegungsstreitigkeiten in keinem Falle die Durchführung und Wirksamkeit des Vertrags berühren oder unterbrechen dürfen (Art. 14 Abs. 3).

Die gegenseitige Gewährung von Rechtshilfe in Strafsachen soll den Gegenstand eines späteren Abkommens der beiden Vertragsstaaten bilden (Art. 16).

Alle Ersatzansprüche, welche Regierungen und Private auf Grund ihrer Konzession wegen der den Vereinigten Staaten eingeräumten Rechte erheben sollten, sind nur gegen die Republik Panama geltend zu machen (Art. 21).

Endlich trifft Art. 24 — ausführlicher als der analoge Art. 4 des Hay-Pauncefote-Vertrages — die Bestimmung, daß staats- oder völkerrechtliche Veränderungen irgend welcher Art oder Wechsel in der Regierung der Republik Panama in keiner Weise auf Inhalt oder Bestand des Vertrages einwirken dürfen.

Vom Standpunkt der Republik Panama gesehen ist der Vertrag mit der mächtigen Union wohl als societas leonina zu bezeichnen: einer beträchtlichen Anzahl tiefeinschneidender Verpflichtungen stehen verhältnismäßig bedeutungslose Rechte gegenüber.

Die Unabhängigkeit Panamas wird im Eingange des Vertrags von den Vereinigten Staaten garantiert, tritt aber in der Zehnmeilenzone, auf die wir noch einzugehen haben, bedingungslos hinter der Autorität der Vereinigten Staaten zurück.

Dem Territorialstaat bleibt, wie aus Art. 9 hervorgeht, das Recht, Abgaben und Zölle zu erheben von Waren, die in das Gebiet außerhalb der Kanalsphäre eingeführt werden, und von Schiffen, die in den Häfen Colon und Panama anlegen, ohne durch den Kanal fahren zu wollen.

Art. 19 berechtigt die Republik Panama, ihre Schiffe und Truppen durch den Kanal und ihre Polizeimacht auf den Hilfseisenbahnen abgabenfrei zu befördern. Außerdem dürfen Staatstelegramme der Republik Panama die für den Kanalgebrauch geschaffenen Telegraphenlinien benützen.

Am sympathischsten wird dem mittelamerikanischen Ländchen wohl die Bestimmung des Art. 14 gewesen sein. Die Vereinigten Staaten gewähren hier der Republik „als Entgelt oder Gegenwert für die Rechte, die Machtbefugnisse und Privilegien, welche Panama in diesem Vertrag den Vereinigten Staaten einräumt, die Summe von 10 Millionen Dollars in Goldmünzen der Vereinigten Staaten, zahlbar bei Auswechslung der Ratifikationen dieses Vertrags, und — beginnend 9 Jahre nach dem erwähnten Zeitpunkte — eine jährliche Zahlung von 250000 Dollars in gleichen Goldmünzen während der ganzen Dauer dieses Vertrags.“[1])

Verpflichtet ist die Republik Panama zur Durchführung der von den Vereinigten Staaten für die Städte Panama und Colon getroffenen gesundheitlichen Anordnungen, falls die Städte damit säumig werden (Art. 7 Abs. 2).

Mit Ausnahme der oben erwähnten Einfuhrzölle dürfen in den Häfen am Eingang des Kanals und in den Städten Panama und Colon keinerlei Abgaben von Schiffen, die den Kanal durchfahren, oder von Schiffen, die von den Vereinigten Staaten verwendet werden, von der Ladung oder von der Besatzung erhoben werden (Art. 9). Auf eine hiervon zugunsten Nordamerikas geschaffene Ausnahme werden wir noch zurückkommen. Für abgabenfrei ist ausdrücklich erklärt die

---

[1]) Fleischmann S. 324—325.

Einführung von Fahrzeugen, Maschinen usw. für Bau und Unterhaltung des Kanals, von Lebensmitteln für die Angestellten (Art. 13).

Von staatlichen und kommunalen Ertragssteuern bleiben frei der Kanal, die Eisenbahnen und Hilfsanlagen, Magazine, Arbeiterwohnungen und Handelsniederlassungen, die Beamten und Bediensteten des Kanalbaus auch von Personalsteuern (Art. 10).

Kanalarbeitern muß die Einwanderung gestattet werden (Art. 12).

Bestehende oder künftige Verträge, durch welche der Republik Panama Dritten gegenüber irgend welche Verpflichtungen, Privilegien oder Konzessionen mit Bezug auf eine interozeanische Verbindung auferlegt sein sollten, verpflichtet sich die Republik Panama aufzuheben, resp. entsprechend abzuändern (Art. 20).

Auf den Anteil am Kanalgewinn, der ihr durch die seitherigen Verträge [1]) zugesichert war, verzichtet die Republik zugunsten der Vereinigten Staaten (Art. 22).

Endlich verpflichtet sich der Territorialstaat, den Verein. Staaten die zur Anlage von Schiffs- oder Kohlenstationen am Stillen Ozean und am Karaibischen Meer passenden und notwendigen Landstriche zu verkaufen oder zu verpachten, um der Union einen wirksamen Schutz und die Erhaltung der Neutralität des Kanals zu ermöglichen (Art. 25).

§ 22.

Die Stellung der Vereinigten Staaten.

Zwei Vertragsbestimmungen sind es in erster Linie, denen die Union ihre Popularität in Panama verdankt, zunächst der bereits erwähnten Verpflichtung des Art. 14, die für einen Staat der Südhälfte Amerikas eine hochwillkommene, weil sichere Einnahme bedeutet, dann aber auch der raschen Anerkennung der Unabhängigkeit Panamas und der Garantie seiner Souveränität durch die Vereinigten Staaten. Außer dieser Garantiepflicht ist eigentlich nur noch eine Verpflichtung der Vereinigten Staaten zu erwähnen, nämlich die zum Ersatz des Schadens, den der Kanalbau verursacht (Art. 6). Die Feststellung dieses Schadens — die den Bau des Kanals nicht verzögern darf — erfolgt durch eine gemischte Kommission, in welche beide Staaten je zwei Mitglieder entsenden (Art 15).

---

[1]) Aufzählung bei Fleischmann Anm. 9 und 11 zu Nr. 73.

Auf der anderen Seite haben die Vereinigten Staaten erstlich das Recht zum Bau, zur Unterhaltung, zu Betrieb und Beaufsichtigung des Kanals, sowie zur Regelung der Gesundheitsverhältnisse (Art. 2). Hinsichtlich der Durchführung des Kanalschutzes sind — im Gegensatz zum Hay-Pauncefote-Vertrag — auch die letzten Konsequenzen gezogen: die Vereinigten Staaten sind befugt, gegebenenfalls zur Sicherheit des Kanals und der passierenden Schiffe, der Eisenbahnen und Hilfsanlagen jederzeit und nach ihrem Belieben ihre Polizei sowie ihre Land- und Seemacht zu gebrauchen oder Befestigungen anzulegen (Art. 23).

Zur Erreichung ihrer Zwecke steht den Vereinigten Staaten ferner zu Gebrauch, Besitz und Beaufsichtigung eine zehn Meilen breite Zone von Land (und Land unter Wasser), deren Mitte die Mittellinie des projektierten Kanals bildet. Diese Zehnmeilenzone beginnt am Karaibischen Meere, drei Seemeilen von der mittleren Wasserlinie bei Ebbe und erstreckt sich quer durch den Isthmus von Panama bis an den Stillen Ozean auf ebenfalls drei Seemeilen von der mittleren Wasserlinie bei Ebbe. Die Städte Panama und Colon und die daranstoßenden Häfen sind von diesem Zugeständnis ausdrücklich ausgeschlossen (Art. 2 Abs. 1), jedoch haben die Vereinigten Staaten in den letztgenannten Gebieten das Recht, durch Kauf oder Enteignung nach Belieben Ländereien, Gebäude, Wasserrechte oder andere Vermögensstücke zu erwerben, soweit es für den Kanal erforderlich (Art. 7); ebenso sind sie befugt, auch außerhalb der Zehnmeilenzone alle irgendwie für den Kanal notwendigen Gebietsteile zu gebrauchen, zu besitzen und zu beaufsichtigen. Alle innerhalb der Zone liegenden Inseln und die Inseln Perico, Naos, Culebra und Flamengo gehören zur Interessensphäre der Vereinigten Staaten (Art. 2 Abs. 2). In der Zehnmeilenzone stehen den Vereinigten Staaten alle Souveränitätsrechte zu, unter völligem Ausschluß der Republik Panama von der Ausübung irgendwelcher Autorität (Art. 3).

Mehr nebensächlicher Natur sind das Recht der Benutzung aller für den Kanal zweckdienlichen Wasserkräfte (Art. 4) und das des unbedingten Vorrangs vor entgegenstehenden Privatrechten, letzterer allerdings kompensiert durch die bereits erwähnte Schadensersatzpflicht (Art. 6).

Die Vereinigten Staaten besitzen ferner auf ewig ein Monopol für den Bau und die Unterhaltung einer beliebigen Verbindung

(system of communication) mittels Kanals oder Eisenbahn quer durch Panama zwischen dem Atlantischen und Stillen Ozean.

Sollte die Republik Panama nicht imstande oder säumig sein, die von den Vereinigten Staaten für die Städte Panama und Colon getroffenen Hygienemaßnahmen durchzuführen oder die öffentliche Ordnung in diesen Städten aufrechtzuerhalten, so haben die Vereinigten Staaten das Recht, Gewalt anzuwenden (Art. 17).

Die Republik Panama zediert den Vereinigten Staaten weiterhin alle Rechte, die sie am Eigentum der bestehenden Kanal- und Eisenbahngesellschaften hat oder künftig erwerben könnte (Art. 4).

Für die Benutzung des Kanals und der andern Anlagen dürfen die Vereinigten Staaten, wie aus Art. 9 hervorgeht, Abgaben erheben.

Schluß.

Der Suezkanal war längst gebaut, als man seine völkerrechtliche Stellung vertraglich festlegte. Der Vertrag von Konstantinopel kam erst zustande, als der Kanal schon fast zwei Jahrzehnte den Weltverkehr in neue Bahnen gelenkt hatte. Ganz anders beim Panamakanal. Hier setzt schon in der Mitte des 19. Jahrhunderts eine emsige Tätigkeit ein, um die Rechtslage des künftigen interozeanischen Kanals, heiße er nun Nicaragua- oder Panamakanal, präventiv festzulegen — und der Kanal sieht noch immer seiner Vollendung entgegen.

Dieser Verschiedenheit der beiden Kanäle steht ein Punkt gegenüber, in dem sie sich ähneln: beide sind in hohem Maße abhängig von einer besonders an ihnen interessierten Großmacht, der Suezkanal von Großbritannien, der Panamakanal von der nordamerikanischen Union. Die Hegemonie Englands im und am Suezkanal ist dabei eine mehr faktische, nicht unmittelbar auf völkerrechtlichem Vertrag basierende; dagegen haben die Vereinigten Staaten aus ihrer Absicht, die ausschließliche Herrschaft über den interozeanischen Kanal für sich zu vindizieren, im letzten Vierteljahrhundert kein Hehl gemacht; im Gegenteil, die amerikanische Regierung ließ keine Gelegenheit unbenutzt vorübergehen, ohne ihr unverbrüchliches Festhalten an der Monroedoktrin in den verschiedenen Kanalverträgen und andern Dokumenten immer wieder zum Ausdruck zu bringen. So hat in neuester Zeit wieder der derzeitige Präsident der Union, Roosevelt, in seiner Botschaft an den Kongreß,[1]) die von seinem berühmten Vorgänger aufgestellte Lehre als Richtschnur für die Politik der Vereinigten Staaten aufs neue anerkannt.

---

[1]) Message of the President of the United States communicated to the wo Houses of Congreß, Washington, 6. 12. 1904 S. 34 f.

Den vielfach geäußerten Befürchtungen gegenüber, die man auf Grund der völligen, jedes völkerrechtlichen Schutzes entbehrenden Auslieferung des Panamakanals an die Vereinigten Staaten gehegt hat und noch hegt, sei zum Schlusse noch angeführt, was Prof. v. Halle am Ende sehr interessanter Ausführungen über den Panamakanal und seine wirtschaftliche Bedeutung [1]) sagt:

„Es ist gelegentlich gesagt worden, der Bau durch Frankreich oder eine internationale Gesellschaft würde für Deutschland günstiger gewesen sein als die jetzige Lösung. Ich glaube das Gegenteil ist richtig. Soweit Deutschland, das in Amerika ungleich England und Frankreich keine politischen Machtinteressen zu schützen hat, überhaupt in Frage kommt, nämlich für den Handel mit der amerikanischen Westküste, kann es ihm nur erwünscht sein, daß die Kontrolle in starken Händen ist, und daß dies nicht die sind, die mehrere Jahrzehnte es sich zur Aufgabe gemacht haben, alle Weltverkehrsmittel und -straßen unter ihre alleinige Aufsicht zu bringen. Darin liegt der Beginn einer Gewähr, daß das internationale Gleichgewicht, das man zu Lande schon seit lange sorgfältig auszugleichen bestrebt ist, auf dem Wasser auch allmählich eine gleichmäßigere Verteilung erhalten wird.“

[1]) Der Panamakanal und seine wirtschaftliche Bedeutung, von Prof. Dr. Ernst v. Halle-Berlin in der „Woche“ vom 21. 2. 1903.

Spezialdruckerei für Dissertationen, Robert Noske, Borna-Leipzig.